

القرصنة البحرية

في سواحل جنوب الجزيرة العربية

وموقف حكام بلاد عمان واليمن منها في العصر الإسلامي

أ.د. طه حسين عوض هديل

مركز التاريخ العربي للنشر

القرصنة البحرية
في سواحل جنوب الجزيرة العربية
وموقف حكام بلاد عُمان واليمن منها
في العصر الإسلامي

تأليف
أ. د. طه حسين عوض هُديل
أستاذ التاريخ الإسلامي والحضارة الإسلامية
جامعة عدن

الطبعة الأولى
1440هـ - 2019م

اسم الكتاب: القرصنة البحرية في سواحل جنوب الجزيرة العربية وموقف حكام بلاد عُمان واليمن منها في العصر الإسلامي

اسم المؤلف: أ.د. طه حسين عوض هُديل

موضوع الكتاب: تاريخ

عدد الصفحات: 137 صفحة

مقاس الكتاب: 17 * 24 سم

الترقيم الدولي: 978-605-69742-2-9

تصميم الغلاف: أحمد الخولي

الإخراج الفني: صفحات لخدمات دور النشر

Arab History Publishing

التوزيع والنشر

6/11 شارع وحيد أفندي - حي توفيق بيك - كوجوك
جكمجة - اسطنبول - تركيا - ت: 00905454886870
هاتف: 00201027013326 - 00201555566139
E-mail: info@arabhistorypublishing.com
Websit: www.arabhistorypublishing.com

بسم الله الرحمن الرحيم

{أَمَّا السَّفِينَةُ فَكَانَتْ لِمَسَاكِينَ يَعْمَلُونَ فِي الْبَحْرِ فَأَرَدتُّ أَنْ أَعِيبَهَا وَكَانَ وَرَاءَهُم مَّلِكٌ يَأْخُذُ كُلَّ سَفِينَةٍ غَصْبًا}

الكهف (79)

الإهـــــــداء

إلى روح من لهم الفضل علي والدي ووالدتي ،،،
رحمهم الله تعالى وجعل مثواهم الفردوس الأعلى

إلى توأم روحي... أخي حسين بن حسين هُديل وأولاده طه ويوسف
حفظه الله ورعاه

إلى أخواتي جميعاً عافاهن الله

إلى زوجتي وأبنائي وأساس سعادتي...
(محمد وحسين وجسار وصالحة وأنوار وماريا)

إلى مدينتي الغالية عدن وأهلها البسطاء الطيبين الصابرين

إلى من دعا لي بالتوفيق والنجاح

إليهم جميعاً أهدي هذا العمل

أ.د. طـه حسين هُديل

المقدمة

الحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام على أشرف الأنبياء والمرسلين سيدنا محمد وعلى آله وصحبه أجمعين،،، أما بعد:

عانت أقاليم العالم الإسلامي عبر تاريخها الطويل من العديد من المشكلات التي أثرت عليها سلباً، وعلى أوضاع سكانها، فشكلت بعض تلك المشكلات كابوساً اختلطت فيه الحقيقة بالخيال، والواقع بالأسطورة، كما كانت تصورها لنا الروايات والقصص التاريخية التي كتبت عنها، وتُعد القرصنة البحرية واحد من أهم تلك المشكلات التي أقلقت الناس، وأثارت مخاوفهم لاسيما المسافرين منهم عبر البحر، والتجار، والصيادين وغيرهم ممن ارتبطت حياتهم وأرزاقهم بالبحر، ومع أن القرصنة من الظواهر التي ارتبطت بالبحر والإنسان إلا أنها اليوم تُعد من أكثر المعضلات التي تعاني منها أجزاء من العالم العربي والإسلامي، لاسيما بعد أن تفشت في الآونة الأخيرة في البحار العربية الجنوبية وفي غيرها.

ومما لا شك فيه، أن القرصنة تواكبت مع المستجدات التي شهدها العالم، والمتغيرات التي تعرضت لها منطقة جنوب الجزيرة العربية والقرن الأفريقي، وسط حالة الفوضى التي تعيشها بعض البلاد الإسلامية وغيرها في القارة الأفريقية، وقد يعتقد بعضهم أن القرصنة من الظواهر الحديثة التي جاءت نتيجة للحروب التي انتشرت في العالم اليوم، وضياع الأمن الإقليمي والبحري، والحقيقة أن القرصنة ظاهرة قديمة عرفها العالم، وعانى منها كثيراً خلال حقب مختلفة من التاريخ، وقد كانت سواحل البلاد الإسلامية من أكثر من عانى من أعمال القرصنة لاسيما خلال العصر الإسلامي - موضوع دراستنا هذه-، وشكلت المنطقة الجنوبية من الجزيرة العربية المطلة على المحيط الهندي وبحر العرب وخليج عدن، والممتدة من مضيق هرمز شرقاً وحتى باب المندب غرباً من أكثر المناطق التي عانت تاريخياً من القرصنة وتبعاتها، لاسيما وأن هذه المنطقة كانت بمثابة

شريان تجاري ربط العالم ببعضه، فضلاً عن ما شهدته بعض مدنها الساحلية وموانئها من انتعاش تجاري لفت إليه انظار هؤلاء القراصنة الذين أخذوا يتربصون بسفن التجار والمسافرين عبرها، والدارس لتاريخ السواحل العُمانية وموانئها ومدنها كمسقط وصلالة وظفار وغيرها، والسواحل اليمنية وموانئها ومدنها كعدن والشحر وغيرها، قد يستوعب مدى الأهمية التي احتلتها تلك المدن الساحلية لاسيما من ناحية سياسية أو اقتصادية أو تجارية، خاصة وأن كلا من المنطقتين كانتا تتحكمان بمداخل ومضايق بحرية تُعد من أهم المنافذ البحرية في العالم، وهما: مضيق هرمز، ومضيق باب المندب، هذه المضايق التي أحدها يتحكم بمداخل الخليج العربي والأخر بالبحر الأحمر أهم طرق الملاحة البحرية العالمية والدولية عبر التاريخ، وأهم المنافذ إلى قارات العالم المختلفة.

وعلى أية حال، فقد حظيت القرصنة البحرية اليوم ببعض الدراسات الحديثة والمحدودة التي ركزت في محتواها على جوانب معينة من هذه الظاهرة لدخولها في إطار الجريمة الدولية التي يحرمها الشرع، والقوانين الكونية والدولية، في حين ركز بعضها في جذور القرصنة التاريخية القديمة لمعرفة منابعها الأولى بحسب ما جاء في المصادر العربية والأجنبية، وسخر بعضها اهتمامه بدراسة موقف الدين والشرع منها، ونظر إليها بعضهم من منظور ديني بحث، وكرس بعضهم دراسته لها من ناحية قانونية، في محاولة لإظهار موقف القوانين الدولية منها، والعقوبات التي نصت عليها، دون التعمق في دراستها في العصر الإسلامي الذي يُعد من العصور المهمة التي تطورت فيها القرصنة بشكل كبير وملفت للنظر.

ومن هنا، جاءت فكرة كتابتي لهذه الدراسة التاريخية المهمة التي تُعد إضافة لحقبة تاريخية وزمنية مهمة ارتبطت بتاريخنا الإسلامي العريق والمشرف، لهذا حاولت البحث عن كلما كتب عنها القرصنة في العصر الإسلامي، علني أجد ما يفيدني في هذا الجانب، علماً بأنني لم نجد أي دراسة بحثية أكاديمية تتناول دارسة القرصنة البحرية في العصر الإسلامي لا في جنوب الجزيرة العربية ولا في شمالها، على ما يبدو أنه لشحة المعلومات التاريخية في هذا الجانب دور كبير في تجنب البعض لدراسة هذه الجريمة التاريخية، وهو ما دفعنا إلى الغوص في بحر القرصنة البحرية في محاولة لجمع شتات ما كتب عنها رغم قلته، وقد تطلب مني هذا الأمر بدل مجهود أكبر للبحث في أمهات المصادر التاريخية التي أشار بعضها لكل ما يتعلق بالبحر ومن ظهر فيه من لصوص وسراق كانوا يسطون على السفن للسيطرة عليها أو نهابها، وكرست كل جهودي على الشريط

الساحلي لجنوب الجزيرة العربية الممتد من سواحل بلاد عُمان إلى سواحل بلاد اليمن، وفي مدة زمنية محدد هي في العصر الإسلامي بحسب ما هو متاح في المصادر التاريخية التي توافرت لدينا.

لقد كان من بين أهم الأسباب التي دفعتني للكتابة في هذا الموضوع اهتمامي الكبير بالتاريخ البحري لجنوب الجزيرة العربية، ورغبتي في إعداد دراسة متخصصة عن القرصنة البحرية في العصر الإسلامي لاسيما في سواحل جنوب الجزيرة العربية المطلة على بحر العرب والمحيط الهندي، لأهمية هذه المنطقة تاريخياً، واهتمامي بظاهرة القرصنة القديمة الحديثة، وأسباب انتشارها خلال فترات، ثم تفشيها خلال فترات معينة أخرى، وما يترتب عليها من أثار على مختلف المستويات والنواحي السياسية والاقتصادية والاجتماعية وغيرها، فضلاً عن رغبتي أيضاً لسد فجوة مهمة من التاريخ البحري لليمن وعُمان خلال تاريخهما الإسلامي بحكم العلاقات التاريخية العريقة التي ربطت بينهما عبر الزمان.

ولتحقيق الهدف المنشود قمت بتقسيم هذا الكتاب إلى مقدمة وثلاثة فصول رئيسة وخاتمة وعدد من الملاحق، تناولت في المقدمة لمحة مختصرة عن موضوع الدراسة، وأهميتها والهدف منها، والهيكلية التي قامت عليها.

وخصصت الفصل الأول منها لدراسة تاريخ القرصنة البحرية ومراحل تطورها، وذلك في أربعة مباحث، عرفت في المبحث الأول القرصنة وما جاء عنها في معاجم اللغة والاصطلاح، وتناولت في المبحث الثاني ما جاء عن هذا المصطلح في كتب التاريخ المختلفة، وركزت في المبحث الثالث على ما ورد عن القرصنة في الكتاب والسنة، ودرست في المبحث الرابع نشأة القرصنة، وتاريخها في السواحل العربية في العصر الإسلامي بحسب ما توافر لدينا من معلومات، وثقتها المصادر التاريخية العربية وغيرها.

أما الفصل الثاني فقد خصصتهُ لدراسة تاريخ القرصنة البحرية في السواحل العُمانية والمحيط الهندي في العصر الإسلامي، وقسمته إلى مباحث أربعة؛ تناولت في المبحث الأول: أهمية المحيط الهندي بالنسبة للتجارة بين عُمان والهند، ودرست في المبحث الثاني: الأسباب التي أدت إلى انتشار القرصنة في السواحل العُمانية، والمحيط الهندي، وبحثت في المبحث الثالث: عن أبعاد ظاهرة القرصنة، وأكثر مناطق انتشارها، مشيراً إلى مراحل تطورها، وأصل من يقومون بها، وجنسياتهم، وأساليبهم في مهاجمة السفن، والتعامل مع ضحاياهم من التجار والمسافرين وغيرهم،

وأهم سفنهم التي أبحروا بها في السواحل العُمانية، والمحيط الهندي، وكرست المبحث الرابع لدراسة دور حكام عُمان وأساليبهم في محاربة القرصنة البحرية، وأثر ذلك في استقرار وازدهار التجارة بين عُمان والهند وغيرها من مناطق الثقل التجاري في العالم.

وأفردت الفصل الثالث والأخير لدراسة تاريخ القرصنة البحرية في السواحل اليمنية في العصر الإسلامي، وقمت بتقسيمه إلى ثلاثة مباحث رئيسة، ناقشت في المبحث الأول: أبعاد ظاهرة القرصنة البحرية في السواحل اليمنية، وتطرقت في ذلك إلى عوامل انتشار القرصنة، ووصف المصادر التاريخية لها، ومراحل تطورها في المدة الزمنية المذكورة، وناقشت في المبحث الثاني: الأوضاع العامة للقراصنة من خلال دراسة نمط حياتهم، وأساليبهم في مهاجمة السفن، وعلاقتهم بسكان المناطق التي كانوا يلجأون إليها، وجنسياتهم ومواطنهم الأصلية، ونوعية سفنهم وأسلحتهم، وأنهيت المبحث الثالث: بدراسة دور الدول الكبرى واليمن في محاربة القرصنة في السواحل اليمنية.

وأَنهيتُ دراستي بخاتمة استعرضت من خلالها أهم النتائج والاستنتاجات وَ التوصيات التي توصلت إليها، موضحاً في ذلك الآثار المختلفة التي تركتها القرصنة على مستوى حياة الناس السياسية والاقتصادية والاجتماعية في العصر الإسلامي، وألحقت بهذه الدراسة عدد من الملاحق التفصيلة التي تضمنت قائمة بالمصادر والمراجع التي عدت إليها، وعدد من الخرائط لمواقع تواجد وانتشار سفن القراصنة في السواحل العُمانية و اليمنية، وفي المحيط الهندي، لنربط القارئ بواقع تلك المناطق التي تأثرت من وجود مثل هؤلاء فيها.

وفي الأخير لا يسعني إلا أن أسال الله أن أكون قد وفقت في عملي المتواضع هذا، كما لا يسعني إلا أن اتوجه بالشكر الجزيل لكل من ساندني، وشجعني، ووقف إلى جانبي ومدني بما احتاج إليه من مصادر تاريخية، وكتب كانت رافداً لإخراج هذا العمل الذي عده صدقة لوجه الله الكريم لكل الباحثين والمهتمين بتاريخ الملاحة البحرية والقرصنة خلال مدة الدراسة،،، والله من وراء القصد.

أ. د. طه حسين عوض هُديل

مدينة عدن/ 1 يناير 2018م

الفصل الأول
القرصنة البحرية ومراحل تطورها

توطئة

احتلت سواحل منطقة جنوب الجزيرة العربية عبر التاريخ مكانة استراتيجية مهمة؛ لتوسطها قارات العالم الكبرى، ولقوعها على خطوط التجارة العالمية، وتحكمها بأهم المنافذ البحرية، ونتيجة لهذه الأهمية عانت المنطقة من كثير من المشكلات التي أثرت عليها، وعلى سلامة مرتاديها، ومن هذه المشكلات ما هو طبيعيى، بسبب كثرة الكوارث البيئية من رياح وأعاصير وأمطار وشعب مرجانية وغيرها، ومنها ما هو بشري بسبب انتشار جماعات امتهنت قطع الطريق، وإخافة السبيل، لنهب المسافرين من التجار والحجاج وغيرهم، والبسط على السفن وامتلاكها بكل ما فيها، ومما لا شك فيه أن المشكلة الأخيرة - موضوع دراستنا - أصبحت خلال حقب من التاريخ ظاهرة خطيرة وملفته، كثيراً ما تفرضها الأوضاع الصعبة التي كان يعيشها بعض سكان المناطق الساحلية، الذين وجدوا في مهاجمة السفن المارة في البحر مصدر رزق لهم ولأسرهم، يقتاتون منه في أوقات الفوضى، وضعف الدولة، لعجزها عن ردعهم وملاحقتهم، ومع قدم تاريخ القرصنة البحرية في العالم، إلا أنها شكلت في منطقة جنوب الجزيرة العربية، وخلال فترة التاريخ الإسلامي مصدر قلق وخطر كبير لم تغفل عنه المصادر التاريخية التي دونت العديد من الحالات التي حاولنا جمعها ورصدها، ثم دراستها دراسة جادة لمعرفة دوفعها وأسببها، وما ترتب عليها، وتحديداً في المنطقة الممتدة من خليج عدن وباب المندب وحتى السواحل العُمانية وخليج هرمز.

وقبل الخوض في دراسة تاريخ القرصنة البحرية في سواحل جنوب الجزيرة العربية في العصر الإسلامي لابد أولاً من التعرف على أساس هذه الكلمة في اللغة والاصطلاح، والمرادف لها من الكلمات التي عرفت بها في ذلك الزمن، وبحسب ورودها في معاجم اللغة والمصادر التاريخية، وما جاء عنها في القرآن الكريم، والسنة النبوية من ذكر مباشر أو غير مباشر في التشريعات، مع التركيز على البدايات الأولى لظهور القرصنة في العالم، وأهم مناطق انتشارها، وما ورد عنها في البلاد الإسلامية في العصر الإسلامي، التي تأثرت بحكم علاقاتها الخارجية البحرية بمناطق الثقل

التجاري بهذه الظاهرة التي نمت وتطورت في شمال البلاد الإسلامية لتنتقل إلى سواحل جنوب الجزيرة العربية التي تضررت كثيراً منها ومن أثارها على مختلف النواحي الاجتماعية والاقتصادية وغيرها.

المبحث الأول
القرصنة في اللغة والاصطلاح

ق ر ص (القَرْصُ) بالإصبعين، وقَرْصُ البراغيث لسعها، والقُرْصُ والقُرْصةُ من الخبز، وجمع القرصة قُرَصٌ كصبرة وصبر، وقَرَصَ العجين من باب نصر قطعه قرصةُ قرصة، وقَرَّصةُ أيضا بالتشديد للتكثير، وقُرْصُ الشمس عينها[1]، ويذكر الزبيدي[2] بأن القَرْصُ هو القَطْع.

ويقول لوبس معروف[3]: "القُرْصان: لص البحر، ويجعلها بعض الكتَّاب لفظة مفردة، ويجمعونها على قَرَاصنة، والاسم منه القَرْصنة، ويقال القرصنة لفظة معربة عن اللاتينية التي نقلتها عن اليونانية، ومعناها في أصلها المنقولة عنه لصوصية البحر أو سرقة البحر، وتُعرف المعاجم اللغوية القرصنة بأنها السطو على السفن التجارية، والقُرْصَان بأنه لص البحر، وهو الفاعل لأعمال القرصنة، والسارق في البحر[4]، ويرى بعضهم أن لفظ قرصنة هو لفظ أعجمي لا وجود له في قواميس اللغة العربية ومعاجمها القديمة، على أن العرب لاسيما سكان المغرب العربي أخذوه من الكلمة الإيطالية (corsa) التي تعني الجري، كما تعني الصعلوك واللص[5].

ويطلق دوزي[6] على القرصان اسم زنبطوط وزمنطوط، ويقول في ذلك: ((قرصان: لص البحر...، ويقال أيضاً ازنبطوط وزمنطوط ويراد بهما: قاطع الطرق. ويقول بوسيير إنها كلمة تركية غير أني لم أجدها في المعاجم التركية، وأرى أنها من الكلمة الإيطالية Spandito، ومعناها في الأصل طريد أو منفي، و Pandito بالإيطالية تعني نفس معنى قاطع الطرق)).

وقد يكون ما كتبه المؤرخ الأغريقي بلوتارك عام 100 للميلاد أقدم تعريف واضح للقراصنة، حيث وصف القراصنة بأنهم أشخاص يهاجمون في البحر والمناطق الساحلية دون سلطة قانونية[7].

وتعرف القرصنة في الاصطلاح بأنها نوع من أنواع الجرائم أو الأعمال العدائية، وأعمال العنف والسلب التي ترتكب في عرض البحر ضد سفينة أو مجموعة من السفن، بهدف سلب ونهب حمولتها أو المطالبة بفدية مالية كبيرة للإفراج عنها، والقرصان شخص مغامر يجوب البحار لنهب السفن التجارية[8]، وهو ما يعني أن القراصنة هم من يهاجمون السفن في عرض البحر ويقطعون الطريق عليها لسرقتها ونهب ركابها، وأخذ ما معهم من أموال وبضائع.

وقد تميز هؤلاء القراصنة بشعراتهم وراياتهم التي كانت تعلق فوق سفنهم أو في مقدمتها لتميزهم عن باقي السفن الأخر، وجاء في التراث العالمي إشارة لبعض تلك الرايات التي عرفت برايات القراصنة، وكانت تتميز بلونها الأسود، المرسوم فيه جمجمة بيضاء، وعظمتين متصالبتين[9].

المبحث الثاني
مصطلح القرصنة في كتب التاريخ

من الملاحظ أن مصطلح قرصنة أو قراصنة لم يكن من المصطلحات المعروفة عند العرب عامة وسكان جنوب الجزيرة العربية خاصة - في المدة موضوع الدراسة - لعدم حصولنا على أي دليل يشير إلى أنهم كانوا يسمون من يسطوا على السفن وينهبونها بالقراصنة، وقد عرف هؤلاء بين عامة الناس في سواحل جنوب الجزيرة العربية (عُمان واليمن)، والخليج العربي، والمحيط الهندي، كما جاء في مصادرها التاريخية بتسميات مختلفة، فعرفوا بـ: سراق السفن، وهي الحرفة التي أمتهنها هؤلاء ولم يُعرفوا بين الناس إلاّ بها[10]، في حين وصفتهم مصادر أخرى بلصوص البحر[11]، وبمتلصّصة البحر[12]، وبالمفسدين، وبقطاع طرق المسلمين في البحر[13]، مع أن اللص هو السارق، وليس هناك فرق بينهما فكلاهما يقوم بنفس العمل وهو السرقة.

وفي الوقت نفسه، عرفت سواحل المحيط الهندي منذ لحظات مبكرة من التاريخ الإسلامي جماعات انتشرت في عمق هذا المحيط وجزره المختلفة والخليج العربي، كانت تقوم بأعمال التقطع والسطو والسرقة على السفن الإسلامية المبحرة فيها، وأطلق على أفرادها مصطلح: الميد[14]، علماً بأن هؤلاء الميد كانوا يعدون من أشهر لصوص البحر، وأكثرهم خطراً على سفن التجار والمسافرين والحجاج وغيرهم، لما ورد عنهم في مختلف المصادر التاريخية[15].

ومن العجيب، أن نجد عند بعض المؤرخين الذين كتبوا عن تاريخ اليمن الإسلامي - في الحقبة المتأخرة - لاسيَّما خلال مدة حكم أحد سلاطين بني رسول وهو السلطان الظاهر يحيى بن إسماعيل بن الأفضل عباس (831 - 842هـ / 1427 - 1438م) مصطلح غريب حاولنا أن نبحث عن تعريف صحيح له في كتب ومعاجم اللغة؛ ولكننا لم نجد له تفسير، وهو مصطلح: "المجُوَّرون"[16]، الذي يبدو أنه أطلق على عصابات عملت في البحار اليمنية، وأثارت الخوف

والقلق فيها، وأصبح وجودها من المشكلات التي أغلقت السلطان الظاهر، وكثيراً ما كان يصطدم بأفرادها بعد أن صاروا يشكلون خطراً يهدد أمن وسلامة السواحل اليمنية[17].

وقد اجتهد بعض العلماء في محاولة لتفسير معنى هذا المصطلح كالعلامة المحقق عبد الله محمد الحبشي الذي قال في وصف المجُوَّرين: "كأنهم طائفة من القراصنة"[18].

ويقول المؤرخ البحري حسن صالح شهاب[19] أن المجور (بفتح الجيم وتشديد الراء مع الكسر) يطلق في اللهجة العامية باليمن على من سلك ببضاعة طريقاً خفية غير الطرق المألوفة، هرباً من رجال الجمارك على هذا الطريق، كما يطلق في بعض مصادر التاريخ اليمني على من كان يتجاوز ميناء عدن من التجار والنواخيذ في عهد الملك الظاهر الرسولي، ويتعامل مع ميناء جدة.

ومن الملاحظ أن الحبشي اعتمد في تحليله هذا على ما قرائه عن هؤلاء الذين كانوا يعيشون بشكل جماعات خارجة عن سيطرة الدولة، وتمتلك سفن في عرض البحر مع عدم رضا الدولة عن أفعالهم التي من المؤكد أنها لا تخرج عن إطار تهريب البضائع لبعض التجار إلى السواحل اليمنية المفتوحة دون مرورها بالموانئ الرئيسية، ودون أن تخضع لجمرك الدولة، وهو ما جعلهم خارجين عن القانون.

وقد يكون ما ذهب إليه الحبشي صحيحاً حول المجُوَّرين، فقد يكونوا فعلاً قراصنة مع أننا لم نجد في المصدر الذي ذكرهم ما يؤكد أو حتى يشير إلى أنهم كانوا يقطعون الطريق على السفن أو حتى يحاولون نهبها، وقد دفعني إلى الذهاب إلى ما ذهب إليه الحبشي ما وجدته في بعض الكتب من أن هناك الكثير من العرب عملوا في القرصنة في مياه الجزيرة العربية الجنوبية، وأن سفنهم كانت تجوبها لتُغير على المراكب المارة لسلب ما فيها، لهذا كان التجار يتفقون مع هؤلاء القراصنة على دفع مبالغ مالية لهم مقابل تعهدهم بسلامة سفنهم، وعدم التعرض لها، وإيصالها إلى سواحل بلادهم[20] بأقل التكاليف، دون أن تخضع لضرائب الدولة الباهظة، ومن هنا نجد أن المجُوَّرين إما أن يكونوا:

أ- طائفة من القراصنة الذين كانوا يجوبون البحار اليمنية ليسطوا على السفن المارة فيها.

ب- أو قراصنة ومهربين في الوقت نفسه، يتفقون مع بعض التجار على تهريب بضائعهم ونقلها على سفنهم، وتحت حمايتهم حتى يوصلونها إلى السواحل اليمنية بأمان، بعيداً عن رقابة الدولة وأعينها، وبعيداً عن أي خطر يتهددها، مقابل مالٍ يدفعه التجار لهؤلاء القراصنة، ليضمنوا وصول بضائعهم بسلام، لاسيَّما وأنهم -على ما يبدو- رأوا بأن دفع الأموال للقراصنة المهربين أسلم من دفعها لجمرك الدولة التي لم توفر الأمان لسفنهم في البحر، وهو الرأي الأقرب إلى الصواب.

ت- أو قراصنة اشتهروا بسيطرتهم على البحار، وكانوا يفرضون على التجار مبالغ مالية لقاء عدم التعرض لسفنهم عند نقلها للبضائع، بل ومرافقتها إلى أن ترسو في بر الأمان.

إلاّ أن الإشارة الوحيدة التي وجدنا فيها ذكراً للقراصنة لفظاً ومعنى كانت عند الرحالة الإيطالي ماركو بولو[21] الذي كتب عن رحلته التي انطلقت من مدينة البندقية الإيطالية إلى قارة آسيا، وقد أشار فيها إلى بعض موانئ عُمان واليمن في القرن السابع الهجري / الثاني عشر الميلادي كجزء من القارة المذكور، وذكر أنه وجد في بحارها القريبة من جزيرة سقطرى قراصنة يقطعون الطريق على السفن وينهبونها، ولم يقل سراق أو لصوص، مثلما ورد في المصادر اليمنية ذكرهم، وقد يكون ما جاء لدى ماركو بولو هو من صنع المترجم الذي قام بترجمة نصوص هذا الكتاب الذي كُتب باللغة الإيطالية ثم ترجم إلى الإنجليزية، ومنها إلى العربية، فعمل على تحريف كلمة لصوص السفن إلى قراصنة، وهو المتعارف عليه اليوم في كتب اللغة الحديثة.

أما الوصف الدقيق للقراصنة وأسلوب تعاملهم مع بحارة السفن التي يتم مهاجمتها فيصوره الرحالة المغربي ابن بطوطة[22] الذي كان قد قدم إلى اليمن عبر البحر في أثناء زيارته لها، وقد تعرف على هؤلاء بعد مهاجمتهم لبعض السفن المارة، ووصفهم بقوله: " وعادة هؤلاء السراق أنهم لا يقتلون أحداً إلاّ حين القتال ولا يغرقونه، وإنما يأخذون ماله ويتركونه يذهب بمركبه حيث شاء".

ويعد هذا الوصف الدقيق لأسلوب القراصنة في التعامل مع ركاب السفن المنهوبة من المعلومات المهمة التي تعطي لنا صورة واضحة عن القراصنة، وتلخص لنا طريقة تعاملهم مع السفن التي تقع تحت سيطرتهم، إذ نتوصل من خلال هذه المعلومة إلى أن القراصنة الذين كانوا

يجوبون المياه العُمانية واليمنية والأفريقية كانوا رجال حرب، ولديهم من القدرة القتالية ما تمكنهم من الدفاع عن أنفسهم، وكانوا يسخّرون قوتهم هذه لإخافة ركاب السفن، وأخذ ما معهم دون أن يعتدوا عليهم بالقتل أو الإغراق في البحر، إلاّ إذا فُرِض عليهم ذلك، فيضطروا إلى استخدام القوة معهم وقتالهم إذ دعت الحاجة، أي أن القراصنة كانوا يقطعون الطريق على السفن لنهبها فقط وليس لإغراقها أو قتل ركابها.

المبحث الثالث
القرصنة البحرية في الكتاب والسنة

كانت القرصنة البحرية من بين أكثر ما عانت منه الملاحة البحرية منذ مدة سابقة لظهور الإسلام، وعلى ما يبدو أن من زاولها ليس فقط فئات طحنتها الحاجة والفقر؛ بل أيضاً بعض ملوك ذلك الزمان ممن كانوا يملكون القوة والجاه والمادة والعتاد من سفن وغيرها، ويصف لنا القرآن الكريم نوعيه أحد تلك الفئات التي كانت تسطوا على المسافرين عبر البحر بأنهم من الملوك بقوله تعالى: **{أَمَّا السَّفِينَةُ فَكَانَتْ لِمَسَاكِينَ يَعْمَلُونَ فِي الْبَحْرِ فَأَرَدتُّ أَنْ أَعِيبَهَا وَكَانَ وَرَاءَهُم مَّلِكٌ يَأْخُذُ كُلَّ سَفِينَةٍ غَصْبًا}**[23]، وهو ما يؤكد لنا أن هناك من الملوك من كانوا يعيشون ويترزقون على البحر وقطع الطريق فيه، حتى على أصحاب السفن الصغيرة والبسيطة، وإن كان ملاكها من المساكين والفقراء، علماً بأن مثل هؤلاء الملوك من القراصنة كانوا لا يأخذون إلا ما يمكن الاستفادة منه من السفن، مع تجنب الخارب منها الغير صالح للملاحة والسفر، لهذا كان الناس عند مرورهم بمناطق بعض هؤلاء الملوك القراصنة الذين وصفهم ابن كثير[24] بالظلمة؛ يعيبون سفنهم لتجنب سيطرتهم عليها[25]، وعلى ما يبدو أن هدف القراصنة هو الحصول على تلك السفن دون غيرها. ومن الملاحظ أن وجود مثل هؤلاء قد أصبح منتشراً بشكل كبير في السواحل العربية، كما أصبح يشكل ظاهرة في التاريخ القديم انتشرت في البحر، وكانت تبرز وتنشر في أوقات معينة، وتختفي في غيرها، مما دفع بالقرآن الكريم إلى التعبير عن ذلك بأنه قد بلغ فسادها البحر، ويقول الله تعالى في ذلك: **{ظَهَرَ الْفَسَادُ فِي الْبَرِّ وَالْبَحْرِ}**[26]. ويفسر الطبري[27] ذلك الفساد بأنه ما ظهر من اعتداءات على السفن في البحر، كما حدث مع غلام سيدنا موسى (عليه السلام).

وقد أولت السنة النبوية اهتمام كبير جداً ببعض الأحكام المتعلقة بأمور السطو وقطع الطريق والسرقة والبغي والحرابة، ومما لا خلاف حوله أن قطع الطريق في البحر هو جزء من الحرابة

وغيره من المسميات التي ذكرناها، لاسيما وأنه لم يكن مقتصراً على ما يحصل في البر فقط، ولكن يدخل فيه قطع الطريق على أهل البحر من المسافرين والتجار أيضاً وغيرهم، وكذلك الأمر بالنسبة للسرقة والسطو التي تطبق على من يقوم بها في البر أو البحر، وقد اجتهد علماء المسلمين في هذا الأمر في محاولة لتفسير كل ما جاء في السنة النبوية وربطة بالأحكام التي من الممكن أن على سراق البحر من القراصنة على اعتبار أن ذلك يدخل ضمن الحرابة وغيره[28].

المبحث الرابع
نشأة القرصنة وتطورها في السواحل العربية

تعددت أخبار القراصنة عبر التاريخ، واختلفت قصصهم في المصادر التاريخية المتنوعة، واكتنف العديد منها الغموض، حتى اختلطت حكاياتهم بالأساطير والخرافات والنوادر، لحرصهم على إخفاء سجلاتهم ووثائقهم، مع الاحتفاظ بالقليل منها، حتى أن نجاحهم في بعض المناطق من العالم اعتمد على إخفائهم لهويتهم، لاسيما وأنهم كانوا يعدون ما يقومون به جريمة عظمى، فكانوا يستخدمون الأسماء المستعارة مراراً لسفنهم وغيرها، وينقلون مواقع عملياتهم وتواجدهم من مكان إلى أخر حفاظاً على أنفسهم وسفنهم من أي هجوم قد يتعرضون له[29].

وعلى الرغم من اجتهاد العديد من الكتاب لتحديد البدايات الأولى للقرصنة، والمواقع التي ظهرت فيها لأول مرة في العالم؛ إلا أنه من الصعب بل ومن المستحيل تحديد وحصر تواجدهم بأماكن معينة، أو بجهات بعينها، لعدم وجود ما يؤكد ذلك بالدلائل المقنعة، واختلاف أراء المؤرخين والكتاب في ذلك، مع محاولات البعض ربط ذلك بمواقع الانتعاش التجاري، وخطوط الملاحة البحرية، وهو ما قد نجد فيه نوع من الصحة، مع صعوبة التدقيق والجزم بظهورها في مكان معين، وهو ما يفرض علينا التطرق لأراء المؤرخين وما جاءوا به عنها كأمانة علمية علنا نصل إلى نتيجة مقبولة حول ذلك.

وعلى أية حال، فإن المتطلع لتاريخ نشأة القرصنة البحرية في العالم القديم يلاحظ أنها ظهرت مع ظهور الملاحة البحرية في بحار العالم، وكان أول من اشتغل بها الفينقيون[30] الذين كانوا يعدون أقدم وأفضل من ركب البحر، ثم جاء بعدهم الإغريق، الذين عدت بعض قبائلهم الصغيرة القرصنة حرفة رفيعة المنزلة، أخذت بتطويرها مع مرور الزمن لتصل إلى حوض البحر الأبيض

المتوسط، فأصبحت تشكل تهديداً لأعظم دولة في العالم القديم آنذاك، وهي الإمبراطورية الرومانية[31].

وإذا ما نظرنا إلى البلاد العربية عبر التاريخ فإننا نلاحظ أنها تميزت بسعة سواحلها المطلة على طرق الملاحة البحرية الدولية ذات الأهمية الاقتصادية والتجارية، ومن الطبيعي جداً أن تكون تلك السواحل عرضة لأعمال النهب والسطو من قبل قطاع الطرق من القراصنة ولصوص البحر، ممن يستغلون أوقات النشاط التجاري هذه لتحقيق مأربهم في مهاجمة السفن التجارية ونهبها[32].

ومنذ ظهور الإسلام عانت شبه الجزيرة العربية التي كانت تحيط بها المياه من ثلاث جهات مختلفة من أعمال القرصنة هذه، لاسيما من السواحل الغربية للبحر الأحمر، وأصبحت تشكل تلك الأعمال خطر كبير على المسافرين بين الجزيرة العربية والسواحل الشرقية لأفريقيا، أو المسافرين من السواحل الجنوبية للجزيرة العربية إلى شمالها والعكس عبر البحر الأحمر، وعلى ما يبدو أن هذه الأعمال قد شغلت الدولة الإسلامية الناشئة حتى أصبحت هم النبي (ﷺ)، ومن جاء بعده من الخلفاء الراشدين الذين بدلوا جهدهم للحد من أعمال هؤلاء القراصنة، ومن الإشارات التي توردها بعض المصادر التاريخية[33] عن خطر سفن لصوص البحر في العهد النبوي ما جاء في أحداث سنة 9هـ/ 630هـ عن مشاهدة بعض سكان المناطق الساحلية لجهة مكة لاسيما سكان جدة لسفن أهل الحبشة التي أثارت الرعب بين المسلمين، لما قد تشكله من خطر على أهالي مكة والمناطق الساحلية القريبة منها، أوالمسافرين منهم، وبمجرد وصول خبر مثل هذه الجماعات للنبي (ﷺ)، وحرصاً منه على حياة المسلمين، أمر بتجهيز حملة بحرية من (300) مقاتل، بقيادة علقمة بن مُجَزِّرِ المدلجي[34]، فركب البحر على رأس هذه الحملة، وأخذ بمطاردة سفن هؤلاء الأحباش الذين فروا أمام هذه القوة البحرية المسلمة، وقد بلغ به الأمر إلى الوقوف في أحد جزر الحبشة لمراقبة سفن مثل هؤلاء اللصوص، واستمر الدور الرقابي لهذه الحملة للسواحل الأفريقية والحبشية حتى استأمن لخلوها منهم ومن سفنهم التي أرعبت المسلمين من أهالي سواحل الجزيرة العربية الغربية[35].

وقد استمر خطر مثل هؤلاء اللصوص في سواحل الدولة الإسلامية، وكانوا يخرجون بسفنهم بين حيناً وأخر، لإقلاق سكينة الصيادين والمسافرين عبر البحر الأحمر إلى أفريقيا وغيرها من سواحل البحر الأحمر، وتذكر لنا بعض المصادر التاريخية ذلك الموقف الشجاع للخليفة الراشدي (الثاني) عمر بن الخطاب (رضي الله عنه) الذي لم يتراجع عن مواجهة مثل هؤلاء

اللصوص الذين - على مايبدو- تمادوا في تهديد الأمنيين من المسافرين عبر البحر الأحمر من أفريقيا إلى سواحل الجزيرة العربية والعكس سوءاً للتجارة أو للحج أو للهجرة، وأمام كل ذلك جهز الخليفة عمر (رضي الله عنه) حملة بحرية كبيرة سنة 20هـ/ 640م لمطاردة هؤلاء القراصنة، ومهاجمتهم في عقر دارهم، ومناطق انطلاقهم في الجهة الشرقية من سواحل الحبشة، وقد كلف بقيادة هذه الحملة أيضاً القائد المسلم علقمة بن مُجَزِّزٍ المدلجي، ومن الملاحظ أن أهل الحجاز بحكم طبيعتهم البدوية والصحراوية لم تكن لديهم معرفة كافية وقوية بالبحر وركوبه وأهواله، وهو ما يؤكده المؤرخ ابن خلدون[36] عندما قال عن علاقة البداوة من العرب بالبحر: ((أنّ العرب لبداوتهم لم يكونوا مهرة في ثقافته وركوبه))، علماً بأن ما جاء به ابن خلدون قد لا ينطبق على بعض العرب من سكان الجزيرة العربية لاسيما سكان جنوبها من أهالي بلاد عُمان واليمن، ممن ركبوا البحر مبكراً وغاصوا فيه وفي أعماقة، وعرفوا طرق التعامل معه والسفر فيه، وأوقات ذلك ومواسمه، ومما يؤكد قول ابن خلدون؛ فشل هذه الحملة البحرية التي ضاعت في البحر الأحمر وسواحل الحبشة، ومقتل كل طاقمها بما فيهم قائدها علقمة بن مجزر[37]، مع ما حققه هذا القائد من النجاح في حملته السابقة.

ومما لا شك فيه، أن هجمات القراصنة استمرت في سواحل البحر الأحمر والمحيط الهندي، لما جاء عنها من إشارات أوردتها كتب التاريخ بعدما أثارت غضب الحكام المسلمين الذين ازعجهم مثل هذا التصرفات المستفزة لهم ولرعيتهم، لاسيما بعدما تعدت تلك الهجمات الأعراف الإنسانية لتصل إلى التعدي على النساء وأسرهن، وأخذهن كسبايا من قبل هؤلاء القراصنة، مما تطلب سرعة الرد على أي هجوم قد يصدر عنهم، وإذا ما نظرنا إلى سواحل المحيط الهندي وجنوب الجزيرة العربية فقد كانت كثيراً ما تتعرض لهجمات القراصنة المعروفين بالميد، الذين أصبحوا يسطون على كل السفن التي يشاهدونها، ويأسرون ركابها دون التميز بين الرجال والنساء، وتذكر بعض المصادر التاريخية ما تعرضت له النسوة اللآتي أُهدين إلى والي بلاد العراق الحجاج بن يوسف الثقفي (ت: 95هـ/ 714م) من قبل ملك سيلان[38] في العصر الأموي، وكن على دين الإسلام، وما نالهن من هؤلاء القراصنة، حتى أن استغاثت احدهن بالحجاج، وصيحتها قد وصلت إليه من قبل بعض من شهدوا هذه الحادثة المؤلمة، وأثارت هذه الصيحة الحجاج بن يوسف الثقفي الذي بعث لواليه على تلك البلاد بضرورة الخروج لمثل هؤلاء والقضاء عليهم، مقابل أعمالهم التي لم يكن يرضى بها شرعاً ولا دين، على الرغم من قوتهم التي عرفوا بها في ذلك الوقت[39].

وقد أسهمت حركة الفتوح الإسلامية في التصدي لأعمال العديد من هؤلاء القراصنة لاسيما في المحيط الهندي وبحر العرب والخليج العربي الذي انتشرت مراكبهم فيه أثناء الفتح الإسلامي لبلاد السند، وأدى القائد المسلم محمد بن القاسم الثقفي (ت: 95هـ/ 714م) دوراً كبيراً في ذلك في أثناء ولاية الحجاج بن يوسف الثقفي الذي واجه قوى القراصنة بما لديه من إمكانيات مختلفة وبسيطة في البحر، وعلى الرغم من وفاة الحجاج إلا أن قادة من الفاتحين أمثال: محمد بن القاسم الثقفي، وقفوا لمواجهة هؤلاء القراصنة أمثال: قراصنة الزط والميد متصدين لهم خلال تلك المدة الزمنية، مما دفعهم إلى الانقياد لهذا القائد المسلم بعد وفاة الحجاج، معلنين تعهدهم له بالولاء والطاعة والعمل على سلامة الطرق في البحر والبر[40].

وعلى الرغم من ذلك، استمرت أعمال القرصنة في البحار العربية والإسلامية خلال القرن الثاني الهجري/ الثامن الميلادي، ولم توقفها حملات الجيوش الإسلامية التي كانت تخرج بين الحين والأخر لمطاردة سفن مثل هؤلاء، وشهد عصر الخلافة العباسية العديد من التجاوزات البحرية التي ارتكبها القراصنة في حق المسافرين والتجار في المحيط الهندي والبحر الأحمر وغيره، إذ يذكر أنه في سنة 141هـ/ 758م انتشرت مراكب قراصنة الميد حول جزيرة قيس[41] خلال ولاية أبو جعفر محمد بن أبي عيينة، حتى أنه لكثرتهم تجنب الخروج إليهم، لعدم الاحتكاك بهم، وخرج إليهم ولده واشتبك معهم، فقتل في جماعة من المسلمين، مما اضطر ابن أبي عيينه إلى الخروج عن المدينة والجزيرة، فهاجمها القراصنة ودمروها تدميراً كبيراً دفع بالمؤرخ خليفة بن خياط[42] إلى أن يذكر أن خرابها استمر حتى لحظة تدوينه لهذه الأخبار.

ومن الملاحظ أن هذه الأعمال التخريبية ونجاحها شجعت هؤلاء القراصنة على الاستمرار في تماديهم على السواحل العربية، فأصبحت سفنهم تجوبها دون خوفاً أو رهبة من أي رد فعل قد تقوم به الخلافة الإسلامية التي كانت مشغولة بصراعاتها الداخلية والخارجية، حتى اشتدت شوكتهم خلال السنوات التالية: سنة 148هـ/ 765م، وسنة 149هـ/ 766م، وسنة 151هـ/ 768م، وفيها دخل الميد الخليج العربي، فأتوا دجلة، ووصلوا إلى البصرة، وتعمقوا فيها[43]، بحكم أهمية هذه المنطقة في الخليج العربي، وما كانت تمر عبرها من سفن تجارية قادمة من الهند أو الصين أو شرق أفريقيا وغيرها والعكس[44].

وفي سنة 153هـ/ 770م، دخلوا نهر دجلة مرة أخرى، وقتلوا ونهبوا وسبوا، وقد قوبلوا بمواجهة شديدة من قبل أمير المنطقة، مما اضطرهم إلى ركوب بوارجهم والهروب بها بعيداً، بعد أن شعروا بالهزيمة، ويصف خليفة بن خياط[45] ذلك على لسان أحد ممن شهدوا هذه الحادثة، بقوله: ((حدثني نضلة: أنه شهدهم يوم نهر الأمير وقاتلهم وجماعة معه حتى صاروا إلى بوارجهم واستنفذوا ما في أيديهم)).

وقد تكررت هزائم هؤلاء القراصنة في العصر العباسي لاسيما في المحيط الهندي وبلاد السند في عهد والي السند عِمْران بن موسى بن يحيى بن خالد البرمكي (ت نحو 226هـ/ 840م) الذي غزا الميد إلى مناطقهم في محاولة لكسرهم[46].

ويذكر الرحالة الأيطالي اليهودي الرابي ميشولام بن مناحم الفولتيري[47] الذي زار مصر في سنة 886هـ/ 1481م قادماً من بلاده أيطاليا في طريق رحلته إلى القدس بأن المسالك عبر شبه جزيرة سيناء يوجد فيها العديد من الأخطار التي تهدد المسافر عبر هذه الطرق الصحراوية، ومن بين هذه الأخطار الذي ذكرها خطر متجرِّمة البحر، وهم - على ما يبدو - القراصنة القادمون عبر البحر الأحمر أو البحر الأبيض المتوسط لقطع الطريق على المسافرين والرحالة والحجاج وغيرهم، مستخدمين مراكب شراعية، ومتسلحين بأسلحة متعددة، ويتميزون بمهارات قتالية مختلفة، علماً بأن السواحل المصرية والشامية خلال العصر الإسلامي تعرضت للكثير من الأخطار التي كان سببها حملات لصوص البحر الذين كانوا يهددون أمن البحر الأبيض المتوسط، ويشكلون خطراً على تجارته التي انتعشت في ذلك الحين[48].

وعلى أية حال، فقد كانت سواحل جنوب الجزيرة العربية والمحيط الهندي والممتدة من مضيق هرمز وحتى باب المندب والمعروفة بسواحل عُمان واليمن وخليج عدن من أكثر المناطق تضرراً من هؤلاء القراصنة، وبلغ حجم هذا الضرر إلى أن يتجه حكامها إلى اتباع حلول مختلفة لأجل التخلص من هؤلاء القراصنة أوالتخفيف من وجودهم في مناطقهم.

الفصل الثاني
القرصنة البحرية في السواحل العُمانية والمحيط الهندي
في العصر الإسلامي

توطئة

ارتبطت عُمان تاريخياً بالعديد من البلدان ذات الثِّقل التجاري في العالم، وانفتحت عليها بحكم موقعها الاستراتيجي الهام على المحيط الهندي وبحر العرب، وتُعدُّ بلاد الهند والسواحل الشرقية لأفريقيا من أهم تلك البلدان التي انفتحت عليها عُمان، وتواصلت معها، بدعم من حُكَّامها وتُجَّارها، بحكم التقارب الجغرافي، ولِمَا جمع بينهم من علاقات تجارية تاريخية قديمة وأصيلة، وقد مثَّل الأمن في مياه المحيط الهندي من أهم العوامل التي أدَّت إلى استمرار ذلك التواصل، وزيادة التبادل التجاري بينهما، إلاّ أنَّ أكثر ما كان يُعكِّر صفو تلك العلاقات، ويؤدي إلى انقطاعها وتوقفها في أوقات مختلفة من التاريخ انتشار بعض السفن الغريبة التي كانت تجوب المحيط الهندي وبحر العرب وتهاجم مراكب التجار العُمانيين والهنود وغيرهم، إذ كان هؤلاء القراصنة الذين اختلفت المصادر في تحديد مواطنهم يهاجمون سفن التجار والحُجَّاج، ويقومون بنهب ركابها، أو الدخول معهم في معارك شديدة، في حالة رفضهم تسليم ما معهم من أموال وبضائع، مما أثار الفزع بينهم ودفعهم إلى إيقاف رحلاتهم التجارية إلى الهند والعكس، خوفاً مما قد يتعرضوا له من أخطار في عرض البحر.

لقد كانت القرصنة من الظواهر التي أقلقت حُكَّام المنطقة عامة، وبلاد عُمان خاصة، وأثارت حفيظتهم، لِمَا ترتب عليها من نتائج سلبية انعكست على التجارة، وتسببت في ركودها وانقطاعها في أوقات معينة، وهو ما دفع بحكام عُمان في العصر الإسلامي إلى البحث عن حلول مختلفة للحد من هذه الظاهرة الخطيرة في المحيط الهندي وبحر العرب، فسعوا للوقوف أمامها ومحاربتها بطرق مختلفة في محاولة للقضاء عليها أو التخفيف من حِدَّتها.

المبحث الأول
أهمية المحيط الهندي بالنسبة لبلاد عُمان

عُرف المحيط الهندي عبر العصور بأنَّه همزة الوصل التي ربطت سواحل بلاد عُمان بغيرها من البلاد الأخرى وعلى رأسها الهند والصين وغيرها[49]، وسواحل جنوب الجزيرة العربية الغربية إلى عدن، ثم إلى سواحل شرق أفريقيا عبر عدن إلى مقديشو[50] وممباسا[51] حتى سفالة[52] في موزمبيق[53] أو جزيرة قنبلو (مدغشقر)[54] وغيرها[55]، كما عُرف هذا المحيط بمساحته الشاسعة، وامتداده الواسع، وانفتاح العديد من البلدان والشعوب على مياهه، لاسيما من ذوي الحضارات العريقة والسمعة التجارية الرفيعة والطيبة، ومن الملاحظ أن نجاح معظم شعوب المنطقة المحيطة بالمحيط الهندي تجارياً بما فيها عُمان وغيرها جاءت نتيجة للمقومات الاقتصادية والتجارية التي امتلكتها هذه البلدان، والمنتجات النباتية والصناعية، والمعادن الثمينة من جواهر وغيرها التي اشتهرت بها أراضيها[56]، ولموقعها الهام المُطل على المحيط الهندي، فضلاً عن عِلْمِ العُمانيين وغيرهم من عرب جنوب الجزيرة العربية - منذ العصور القديمة - بمسالك هذا المحيط، وطُرُقِه، ومواسمه، وسر اتجاه رياحه الموسمية، وأخطاره الملاحية وغيرها من الأمور التي لا بدَّ على كل ملاح أن يكون على عِلْمٍ بها قبل خوضه لأي محاولة إبحار، وهي أمور كانت تجهلها منذ القدم العديد من الشعوب ذات الحضارات العريقة مثل اليونان والرومان في بداية عهدهم[57].

وقد دفعت أهمية هذا المحيط الجُغرافيِّين العرب إلى أن يطلقون عليه تسميات مختلفة تدل على عظمته بالنسبة لهم، وأهميته لحياتهم ومعاشهم، فسموه: بـ (البحر الأعظم)، كما راحوا يسمونه بأسماء بعض البلدان التي طلَّت على سواحله مثل بحر الصين، وبحر الهند وغيره[58]، وقد تفرَّع عن المحيط الهندي العديد من البحار والخلجان أعظمها (الخليج العربي) الذي تقع على شرقيه أرض مكران من بلاد فارس، وعلى غربيه أرض عُمان من بلاد العرب[59]- موضوع دراستنا هذه -.

وعلى الرغم مما وصف به هذا المحيط من أوصاف تدخل الرهبة والخوف في قلوب كل من يحاول ركوبه، - كقول المسعودي[60] عنه: ((ليس في المعمورة أعظم من هذا البحر))، وقوله أيضاً: ((وموجه عظيم كالجبال الشواهق)).

وقول البكري[61] عنه: ((ويخرج من هذا بحر الهند خليج يتّصل بأرض الحبشة والزّنج يسمّى البربري، طوله خمسمائة ميل وعرضه مائة ميل، وليس في البحار أهول من هذا الخليج، وموجه أعمى لا ينكسر، ولا يظهر منه زبد ككسر أمواج سائر البحار، يرتفع موجه ارتفاع الجبال الشواهق ثمّ ينخفض كأخفض ما يكون من الأودية)).

فضلاً عن وصف موجه بالمجنون لارتفاعه كالجبال في حالة المدَّ، وانخفاضه أكثر مما هو متعارف عليه في حالة انحساره -، فقد كان للبحَّارة العرب شرف خوض غمار الإبحار فيه على مَرَّ العصور، وعلى وجه الخصوص (عرب الأُزد) من أهل عُمان الذين أبحروا فيه، وركبوا أمواجه ليتعمَّقوا في بحاره وخلجانه، ليصلوا إلى بلاد وشعوب بعيدة في شبه القارة الهندية وأفريقيا وغيرها من البلاد البعيدة[62].

إن من أكثر ما ميَّز المحيط الهندي عن غيره من محيطات العالم هو تشعبه وتفرعه إلى بحار وخلجان اندرجت جميعها تحت مسمى المحيط الهندي، وعلى الرغم من توسع هذا المحيط إلاّ أنَّه لم يكن مجهولاً للعرب كغيره من محيطات العالم المشهورة مثل المحيط الأطلسي الذي عرف قديماً: بـ (بحر الظلمات)[63]، وقد نتعجب من القدرات العربية الملاحية لاسيَّما العُمانيَّة التي تعمقت في هذا المحيط منذ قديم الزمن، مع ما وصُف به من مخاطر وأمواج، وجُزُر بعيدة، سكنتها شعوب وقبائل وصف بعضها بالهمجية والوحشية، وما دار حوله من قصص وأساطير[64]، وسواحل وبلاد كثيرة مجهولة - بالنسبة لهم - ورد ذكرها في مصادر تاريخية وجغرافية التي قسَّمت المحيط الهندي إلى بحار عديدة، مشهورة ومعروفة نسبت أكثرها إلى المناطق والبلدان التي تَطِلُّ عليه[65] - مثلما ذكرنا سابقاً -، بما فيها بحر عُمان وبحر العرب الذي تَطِلُّ عليهما بلاد عُمان من الناحية الجنوبية؛ لتداخلهما مع المحيط الهندي من جهة الجنوب[66].

وإذا ما نظرنا إلى موقع بلاد عُمان فإننا نجد بأنها تقع في أقصى الجنوب الشرقي لشبه الجزيرة العربية[67]، وهي محاطة بالصحاري التي تلفُّهَا من معظم الجهات؛ فمن الناحية الغربية والشمالية الغربية تتداخل أراضيها مع رمال الرُّبع الخالي، فيفصلها عن حضرموت رمال الأحقاف

المتصلة بالرُّبع الخالي، ويفصلها عن البحرين وقطر رمال بينونة، أما أطرافها الشمالية فتمتد إلى مسندم على ساحل مضيق هرمز[68]، في حين تطل جنوباً على خليج عُمان ثمَّ البحر العربي الذي يتصل بالمحيط الهندي[69]، وقد أعطاها هذا الموقع الحق بالتحكم بمضيق هرمز من الناحية الجنوبية، وهيَّأ لها الظروف المناسبة للتواصل عبر مياه المحيط الهندي بالشرق الأقصى لاسيَّما ببلدان جنوب شرق آسيا والهند والصين[70]، علماً بأنه كان هناك صعوبة في التواصل البري بينها وبين المناطق المجاورة لها من جهة الشمال والشمال الغربي مثل البحرين واليمن؛ لكثرة القفار والصحاري بينهما، وقلة عدد السكان في هذه المناطق، وهو ما شجَّع العُمانيين على أن يسلكوا الطريق البحري عبر المحيط الهندي وبحر العرب ليكونوا على تواصل دائم مع العالم الخارجي[71].

ومن هنا يمكن القول، بأن (المحيط الهندي) هو أكثر ما ميَّز عُمان عن غيرها من البلاد الأخرى، وجعلها معروفة لدى شعوب اشتهرت بأصالة حضارتها وتاريخها، فضلاً عن موقعها الإستراتيجي الهام - تحديداً - على بحر العرب والمحيط الهندي، وقدرات أهلها وملاحيها في التعامل مع هذا المحيط وركوبه، والوصول عن طريقه إلى مناطق الثقل التجاري في العالم في ذلك الحين مثل الهند وغيرها، ووصول تجار وملاحو هذه البلاد وغيرها إليها عن طريق هذا البحر.

ومن الملاحظ، أن التواصل التاريخي التجاري المباشر الذي كان قائماً بين سواحل عُمان وغيرها لاسيما مناطق شبه القارة الهندية - الواقعة في جنوب قارة آسيا[72] - جاء نتيجة لعوامل متعددة، شجعت على زيادة النشاط التجاري ويسرته بينهما عبر المحيط الهندي، ومنها:

1- موقع عُمان قُبالة السواحل الغربية للقارة الآسوية، وتحديداً سواحل الهند الغربية، وعدم وجود فاصل بينهما سوى مياه المحيط الهندي، وقد ساعد ذلك التقارب الجغرافي بينهما إلى أن تُعدَّ الهند الأراضي العُمانية بوابتها التجارية التي من خلالها تستطيع أن تصرف منتجاتها إلى الخليج العربي، ومناطق الجزيرة العربية المختلفة.

2- هجرة العديد من أبناء عُمان وتُجَّارها - عبر المحيط الهندي - إلى الساحل الغربي لشبه القارة الهندية والأفريقية وغيرها، واستقرار بعضهم هناك، وتعميرهم لبعض مناطقها، وموانئها، وارتباطهم بعلاقات اجتماعية مع أهالي تلك المناطق، لاسيَّما بعد زواج عدد منهم من نساء هنديات، عَرَفن نور الإسلام على يد هؤلاء العُمانيون، وقد مهَّدت تلك الصلات الاجتماعية لعلاقات تجارية

ناجحة وثقَّت العلاقة بين البلدين، وممَّا يدلل على ذلك انتشار عدد من الجاليات العربية والعُمانية في السواحل الهندية، وفي جزر الملايو، وإندونيسيا وغيرها واستقرارها هناك[73].

3- انتشار الإسلام في الأراضي الهندية وأقاليمها وغيرها على يد عدد من الدُّعاة والفقهاء العرب، خاصة العُمانيين الذين كثيراً ما كانوا ينتقلون إلى تلك البلاد عبر المحيط الهندي بدافع الدعوة أو التجارة أو البحث عن لقمة العيش[74]، وعلى ما يبدو أن الصفات العالية والأخلاق الرفيعة التي تميَّز بها هؤلاء العُمانيون في الهند وغيرها، وتداخلهم مع أهلها بالسَّكن والمصاهرة والمعاملات التجارية اليومية هي التي جذبت الهنود وشجعتهم على إشهار إسلامهم؛ بعد أن وجدوا في هؤلاء العرب: الأمانة، والصدق، وحسن المعاملة، والآداب الرفيعة وغيرها من الصفات الأخلاقية التي حثنا ديننا الإسلامي الحنيف عليها، وقد ساعدت كل تلك الأمور على زيادة رغبة الهند في التعامل التجاري مع بلاد عُمان.

4- حاجة شبه القارة الهندية وغيرها لبعض المنتجات الزراعية التي اشتهرت بها البلاد العربية لاسيما عُمان، مثل اللُّبان (الكندر) الذي استخدمه الهنود في صناعة البخور، واشتهرت به ظفار[75] عبر التاريخ، وكان ينقل منها إلى الهند عبر المحيط الهندي[76] الذي وصف بأنه الطريق الأول للُّبان[77]، إضافة إلى حاجة الهند إلى الخيول العربية الأصيلة التي كانت تشتهر بها ظفار أيضاً، وكانت تدرُّ أرباحاً كبيرةً على تجَّار الهند الذين كانوا كثيراً ما يستوردونها إلى بلادهم لزيادة الطلب عليها من قِبَل الأهالي[78]، وحاجتهم إلى أنواع اللؤلؤ الذي كان يستخرج من بحر عُمان[79]، في حين تعود السُّفن العُمانية من الهند محمَّلَة بأنواع الأقمشة، والتوابل، والعطور، وخشب النارجيل وغير ذلك من السَّلع والمنتجات الزراعية والصناعية[80]، ومما يؤكد ذلك الناخذاه بزرك[81] الذي يقول عن حركة التجارة في المحيط الهندي، وبين البلدين أن السَّفن التجارية كانت تتنقل بين الهند وعُمان محمَّلة بأموالٍ طائلةٍ، وثرواتٍ لا تحصى من المِسْكِ وغيره.

5- وجود خبرات عربية عُمانية وخليجية كان لها عِلْمٌ، ودراية، وإلمام بعلوم البحار المختلفة، وبطرق الملاحة البحرية الآمنة، والرياح الموسمية واتجاهاتها وتقلباتها في المحيط الهندي بين الهند وعُمان، فضلاً عن معرفة هؤلاء لأوقات هطول الأمطار الشديدة في البحر، وحدوث الزَّوابع والأعاصير وأثرها على الملاحة، ومتى يكون البحر هادئاً، ومتى يكون هائجاً، وفنون عِلْمِ الفلك، وقد سهَّل وجود هؤلاء الرَّبابنة والبحَّارة زيادة حركة السفن المسافرة من الموانئ العُمانية إلى

الموانئ الهندية والعكس، وزيادة احتكاك العرب بغيرهم، والاستفادة منهم ومن خبراتهم الملاحية في البحر[82].

6- قيام العديد من المدن الساحلية، وإنشاء الموانئ الحيوية المتميِّزة فيها، المُهيَّأة للإرساء والإبحار، والمتوافر فيها كل ما يحتاج إليه البحَّارة والتجار والمسافرون من مُؤَنٍ مختلفة - أغذية ومياه شرب وأدوات لإصلاح السفن وغير ذلك - في كِلاَ البلدين، ممَّا سهَّل عملية التفريغ والشحن للسفن التي كانت تصل إليها بشكل دائم عبر المحيط الهندي[83].

وقد كان ازدهار هذه المناطق السبب المباشر لاكتشاف طرق ملاحية جديد في كلاً من المحيط الهندي وبحر العرب وبحر عُمان، ومن أقدم هذه المدن والموانئ العُمانية المطلَّة على البحار المذكورة، التي سهَّل أنشأها التبادل التجاري بين عُمان والهند: ميناء سمهرم[84]، وظفار، وقلهات[85]، وصحار[86]، ومسقط[87] وغيرها[88]، أما الموانئ ذات الأهمية التجارية التي عمرت على الساحل الغربي للهند فيذكر هايد[89] أن عددها بلغ رقماً قياسياً كبير في العصر المذكور، ويُعيد ذلك إلى أسباب مختلفة، منها:

أ- تقسيم أقاليم الهند بين عدد لا حصر له من صغار الأمراء الذين يريد كلٌ منهم أن يسهم بنصيب في التجارة العالمية.

ب- المنافسة الشديدة بين التجار الوطنيين والمستوطنين العرب بما فيهم العُمانيون الذين تضاعف عددهم، وزاد على كل تقدير متوقع.

ج- تخصص كل إقليم بمحصولات طبيعية معينة لها رواجها، ومطلوبة عالمياً، ففي الشمال كانت المنتجات السائدة هي خيوط الغَزْلِ والمنسوجات، وكان ميناء كمباي في شمال الهند يغمر بها العالم الإسلامي كله تقريباً، وفي الوسط يصدَّر إقليم كنارا الأرز المشهور والسكر، وفي الجنوب يزود إقليم ملبار التجار العرب بمحصولين مطلوبين بشدة هما: الفلفل والزنجبيل، كما كانت جزيرة سرنديب في الطرف الجنوبي من شبه القارة الهندية تصدَّر محصول القرفة[90]، وكان يأتى من ديميريكا في جنوب الهند، وباريجازا بالكتان والزيت والحبوب إلى عُمان ويتم تفريغه في موانئها[91].

7- توافر أنواع وأشكال وسائل النقل والمواصلات العُمانية والهندية البحرية التي كانت تجوب مياه المحيط الهندي ذهاباً وإياباً، لنقل وتفريغ وشحن البضائع التجارية المختلفة بين البلدين،

وتجدر الإشارة إلى أن العُمانيين قد برعوا في بناء السُّفن وقوارب الصيد منذ فجر التاريخ؛ لِمَا كان لهم من خبرات وأيادي عامله تفنَّنت في هذا الجانب[92]، فضلاً عن وجود المواد الخام المستوردة من جُزُر الهند المختلفة التي تستخدم في ذلك من أخشاب، وخيوط استعملها العرب بدلاً عن المسامير في ربط ألواح السفن[93]، ولحاجتهم الماسة إلى هذه السفن وقوارب الصيد لتوفير لقمة العيش لهم ولأبنائهم، والتواصل مع العالم الخارجي عبرها، إلاّ أن أكثر ما أبدع فيه العُمانيين هو قدرتهم على صناعة سفن وقوارب ذات أحجام وأشكال مختلفة، لديها القُدرة على حمل أكبر قدر ممكن من البضائع والبَشَر، ونقلها إلى الموانئ الهندية وغيرها، إضافة إلى قُدرة هذه السفن على الإبحار في أعماق المحيط الهندي، وتحمل أمواجه العاتية[94]، التي وصفت بأنها كانت كالجبال الشواهق[95]، وتحمل درجة ملوحته العالية التي يصعب على أي إنسان تحملها[96].

خلاصة القول، إن المحيط الهندي بكل ما فيه من أخطار شكَّل حلقة وصل؛ ارتبطت بها عُمان مع العالم الخارجي، بعد أن سخَّر العُمانيُّون كافة إمكانياتهم وقدراتهم لأجل تسهيل التعامل معه، لأهميته بالنسبة لهم ولحياتهم ومعيشتهم، وعلاقتهم بالشعوب الأخرى، وعلى الرغم من كلَّ ما بذله هؤلاء العُمانيون من جهود مضنية لتخفيف مخاطر هذا المحيط إلاَ أن هناك خطراً أخر كبيرٌ أقلق العُمانيون كما أقلق كافة حُكَّام وسكان المناطق المُطلة على سواحل هذا المحيط، ويتمثل هذا الخطر في ظهور مجاميع من القراصنة الذين يجوبون مياه المحيط، ويقطعون الطريق على السفن المارة فيه لنهب حمولتها، وإرهاب ركابها من البحَّارة والتجار والمسافرين الذي أرعبتهم هذه الظاهرة، وفرضت عليهم التوقف عن السفر في أوقات اشتدادها، لهذا قبل الحديث عن القرصنة، وكيفية تطورها في سواحل عُمان والمحيط الهندي في العصر الإسلامي، وأثرها على أهالي عُمان والمنطقة، وكيفية محاربتها، لا بدَّ أولاً من البحث عن الأسباب المُحتملة التي أدت إلى انتشار وتنامي هذه الظاهرة، في سواحل عُمان ومياه المحيط الهندي.

المبحث الثاني

أسباب انتشار القرصنة في السواحل العُمانية والمحيط الهندي

كانت القرصنة البحرية من المشكلات التي بُليت بها مياه المحيط الهندي والبلاد الواقعة على سواحلها مثل سواحل عُمان والهند والسواحل اليمنية والأفريقية منذ أمدٍ بعيد، وقد انعكس اشتداد هذه الظاهرة - في أوقات محددة - على حركة التجارة، فكانت سبباً في ركودها، ومن الملاحظ من خلال دراستنا لحركة الملاحة النشطة في المحيط الهندي، وما اتصل به من بحار خلال العصر الإسلامي، مثل بحر العرب والخليج العربي؛ أن القراصنة وجدوا في مياه هذا المحيط المفتوحة والطويلة، وفي المراكب المُحمَّلة بأنواع البضائع المسافرة عبره من عُمان إلى الهند وأفريقيا والعكس خير وسيلة للعيش بعد مهاجمتها وسلب ما فيها من بضائع وأموال، وقد كلَّفت أفعال القراصنة المتهورة حكام بلاد عُمان وتجَّارها الأموال الكثيرة، ونشرت بينهم عدم الاطمئنان عن كل سفينة يشحنوها إلى الخارج، أو يرسلون في طلبها من الموانئ التجارية الكبرى في الهند والصين وغيرها، وهو ما دفع بالحُكَّام - ليس على مستوى عُمان والهند بل على مستوى البُلدان المتضررة - إلى ضرورة إيجاد حلول لمن يقطعون الطريق على السفن لردعهم عمَّا يفعلونه من أعمال قد يتضرر منها اقتصاد هذه البلدان.

ومما لا شك فيه، أن هناك العديد من الأسباب التي تجمَّعت وساعدت على انتشار ظاهرة القرصنة في المحيط الهندي في العصر الإسلامي، علماً بأنَّ عمليات السَّطو على السفن قد انتشرت على مستوى سواحل العالم في ذلك الحين، بما فيها السواحل العُمانية التي كانت موانئها موقع لتفريغ وشحن السفن، وطريق للمراكب التجارية المسافرة من الهند إلى باقي مناطق وموانئ الجزيرة العربية والعالم والعكس، وهذا ما لاحظناه من خلال بعض الإشارات التي أوردتها بعض الكتب التي بين أيدينا[97].

ولهذا، ومن خلال دراستنا لهذه الظاهرة وتحديداً في العصر الإسلامي نجد أن هناك العديد من العوامل التي كانت سبباً رئيساً في معاناة عُمان والبلاد الأخرى المُطلَّة أراضيها على المحيط الهندي من القرصنة، وليس معنى هذا أنه لم يكن هناك قطعاً للطريق في هذا المحيط قبل ذلك؛ بل على العكس، فقد كانت هناك حالات سطوٍ تعرَّضت لها بعض السفن، كما كانت هناك جماعات عاشت على ذلك؛ ولكنها حالات نادرة - على ما يبدو -، لهذا لم تدوُّن المصادر التاريخية إلاّ الشهيرة منها[98]، لانشغالها بتدوين أحداث أكثر أهمية بالنسبة لها مثل الأحداث السياسية التي شغلت الناس أكثر من غيرها.

وعلى أية حال، فإنه من خلال دراستنا لِمَا جاء في المصادر نجد أن من كان يقوم بأعمال قطع الطريق، والسطو على السفن المارة في المحيط الهندي والمتجهة إلى سواحل عُمان والعكس هم أفراد قَدِمُوا من البلدان القريبة أو المجاورة لعُمان، ولم يكونوا من العُمانيين أنفسهم أو من غيرهم من العرب المسلمين، ويبدو أن معظمهم كانوا من سكان البلدان الساحلية التي ارتبطت مع عُمان بعلاقات تجارية مثل: الهند، لمعرفتهم بخطوط التجارة البحرية، وموعد خروج السفن، وعدد بحارتها، وما تحمله من أموال، وهو ما تؤكده المصادر التاريخية التي دوُّنت لهذه الحقبة[99]، ولا يعني هذا أنه لم يكن هناك قراصنة مسلمين وعرب وعُمانيين، ولكن قد يكونوا قليلين مقارنة بغيرهم[100]، لأسباب مختلفة منها: خوفهم من الله (عزّ وَجلّ)، وإيمانهم بما جاء به الدين الإسلامي الحنيف حول تحريم قطع الطريق على المسلمين، وإشاعة الرعب بينهم، إضافة إلى الجانب الأخلاقي الذي تحلى به عرب الجزيرة بعد الإسلام، وكان رادعاً قوياً منعهم من أخذ حقوق الناس بغير حقًّ، فضلاً عن قوة الدولة العُمانية في بعض الأوقات، والتشديد في عقابها لكل من تسوَّل له نفسه التفكير في قطع الطريق على الآمنين من الناس في البر أو البحر، وقد تجمَّعت كل تلك الأسباب لتكون رادعاً للعرب عامة، والعُمانيون خاصة ممن كانت تراودهم فكرة قطع الطريق على السفن ونهبها، ومن هنا يمكن حصر الأسباب التي أدت إلى انتشار القرصنة البحرية بين سواحل عُمان وسواحل شبه القارة الهندية وغيرها في المحيط الهندي في المدة المذكورة في الآتي:

1- الأوضاع المعيشية الصعبة التي كان يعيشها أهالي بعض المناطق الساحلية والجُزُر الواقعة على شريط الساحل الغربي للهند المواجه لسواحل عُمان، لدرجة يتحوَّل فيها بعض الصيادين الفقراء إلى لصوص، بعد أن يعجزوا عن العيش من وراء حِرْفَة الصيد في البحر، ولا

يجدوا بديلاً إلى ذلك إلاّ بقطع الطريق على السفن، لخبرتهم في التعامل مع البحر، والتعمق في مياهه، والترصد للسفن المارة فيه، وأكثر ما يؤكد ما ذهبنا إليه الإشارات التي أوردها الرحالة العرب والأجانب الذين وصلوا إلى هذه المناطق والجُزُر[101]، وراحوا يوصفون لنا حال بعض سكانها وحياة التخلف والهمجية التي يعيشونها، والتي شبَّهوها بحياة البهائم، ومن الملاحظ أن مناطقهم هذه كانت بيئة خصبة لتنامي ظهور القرصنة هناك، على الرغم من الخير الزراعي الوفير، والمعادن النفيسة التي تميَّزت بها بعض جبالهم وأراضيهم، وعدم استغلالهم لها، للعيش منها بنعيم بدلاً من الاتجاه إلى السرقة وقطع الطريق على المارة في عرض البحر، وتعريض أنفسهم وغيرهم لخطر القتل أو الغَرَق، في حين دفعت الأوضاع المعيشية الصعبة أهالي بعض المدن الهندية إلى الاحتيال والسرقة في داخل مدنهم، وقد جُوبهت هذه الأعمال بالعقاب الشديد من قبل حُكامها الذي سنُّوا حُكم الإعدام بأبشع الطرق لكل من تسوَّل له نفسه سرقة أحد سكان أو بيوت هذه المدن، كما فرضوا غرامة مالية عظيمة على أي شخص يثبت شرائه لأي شيئاً مسروق وهو يعلم بذلك[102]، ويبدو أن هذا التشديد مع الفقر المدقع الذي كانت تعيشه بعض شرائح المجتمع الهندي دفع بعض هؤلاء إلى مزاولة السرقة، ولكن بعيداً عن أعين الحكام فاتجه معظمهم إلى البحر هروباً من عقاب الدولة والحكام الشديد، وزاولوا القرصنة وقطع الطريق هناك، وعاشوا مما كانوا يحصلون عليه من السفن المنهوبة.

2- ازدهار حركة النقل البحري في المحيط الهندي بين الموانئ العُمانية والموانئ الهندية وغيرها، وذلك بموجب رحلات منتظمة كانت تقوم بها المراكب التجارية الهندية نحو سواحل عُمان وغيرها من البلاد العربية والعكس، وعلى ما يبدو أن انتعاش حركة التجارة البحرية، وكثرة حركة المراكب المُحمَّلة بأنواع البضائع من مواد غذائية وبهارات وعطور وأخشاب وأقمشة وملابس وخيول وجواهر ومعادن ثمينة ورقيق وأموال وغيرها جعلت هذه الطريق محل أنظار المتربصين من السُّراق وقطاعي الطرق من القراصنة الذي وجدوا في البسط على ما تحمله هذه السفن من غالٍ ونفيس فرصة للعيش الرغد لهم ولأبنائهم، لهذا صارت سفنهم تجوب البحار العُمانية والهندية وغيرها بحثاً عن هذه المراكب لمهاجمتها، واغتنام ما فيها من أموال[103].

3- ضعف الإجراءات الأمنية في السواحل العُمانية خلال حكم بعض الأئمة العُمانيين، وفشلهم في تأمين السلامة للمراكب المسافرة من، وإلى عُمان، أو المارَّة عبر سواحلها من الهند وغيرها إلى باقي البلاد العربية، إضافة إلى عجزهم عن مراقبة هذه السواحل لطولها[104]، أو التعمُّق

فيها إلى الداخل؛ لعدم امتلاك حكام بعض الدول التي قامت في عُمان خلال العصر الإسلامي لأسطول بحري كبير وقوي مُهيَّأ تهيئةً عسكريةً، تكون مهمته حماية السواحل والسفن المترددة على السواحل العُمانية من اللُّصوص؛ وإن وجد ولكنه لم يكن قادراً على التعمق في البحار لمطاردة هؤلاء، أو مراقبة الساحل العُماني الطويل؛ وهو ما دفع غيرهم من حُكام بلاد عُمان خلال حقبات مختلفة من تاريخها الإسلامي إلى التركيز على هذا الجانب المُهم، وبناء قوات عسكرية بحرية مدربة وقوية، لديها القدرة على ملاحقة سفن القراصنة وطردها، وإحكام قبضتها على السواحل العُمانية والسَّيطرة عليها سيطرة كاملة، - وهذا ما سوف نتحدث عنه بالتفصيل في المحاور القادمة-.

4- الخلافات الداخلية والصراعات السياسية حول الحكم، مع بعض القوى المعارضة للحُكام كانت من بين الأمور التي شغلت الأئمة في عُمان، وبعض حكام بلاد الهند عن أمور القرصنة، وفتحت المجال أمام هؤلاء القراصنة لزيادة نشاطهم البحري، دون خوف من أي رد فعل قد يقوم به الحُكام أو قواتهم البحرية، المنشغلة في خلافاتها الداخلية، فضلاً عن ضعف بعض الحكام وتهاونهم مع من يقومون بأعمال القرصنة وقطع الطريق على الناس[105]، مما يؤكد لنا أن وجود القرصنة كان مرهوناً بضعف السلطة الحاكمة آنذاك، فعندما ترتخي قبضة الحاكم يعبث القراصنة، وتقوى شوكتهم، وعندما تشتد قبضته يمتنع القراصنة عن العبث في البحر، وأذية الناس فيه.

5- انتشار الجُزُر المهجورة والمعمورة في مياه المحيط الهندي[106] والخليج العربي[107]، مما ساعد على أن تكون تلك الجُزُر ملاذاً آمناً للقراصنة، ومكان لتخزين مسروقاتهم، وأوكار لمهاجمة السفن المارة في البحر، وعلى الرغم من عدم إشارة المصادر التي أرخت لعُمان وتاريخها البحري والمحيط الهندي إلى ذلك صراحةً إلاّ أننا استنتجنا ذلك من خلال إشارة كان قد أوردها المؤرخ القلقشندي[108] في أثناء حديثة عن بعض الجُزُر التي كانت تستعمل كأوكارٍ يتخفَّى فيها قراصنة البحر الأحمر بعد كل عملية سطو يقومون بها، حتى لا يعلم بهم أحد، ولكي يبعدوا الأنظار عنهم وعن سفنهم ونشاطهم.

ومن خلال دراستنا للجُزُر المتناثرة في المحيط الهندي والساحل الشرقي للهند، والجُزُر المنتشرة في بحر العرب والخليج العربي[109] وجدنا بأن بعض تلك الجُزُر المهجور منها والمعمور قد تكون أماكن وأوكار لقراصنة المحيط الهندي، وجدوا فيها ملاذاً أمناً لهم، للتربص بالسفن المارة ومراقبتها والسطو عليها، وتؤكد المصادر التاريخية[110] أن جزيرة سقطرى[111] الواقعة في المحيط

الهندي أو أحد الجزر الأربع التابعة لها، كانت من أهم تلك الجزر التي كانت ملجئ لقراصنة المحيط الهندي الذين وجدوا فيها الملاذ الآمن لهم ولسفنهم وما تحمله من أموال وبضائع منهوبة، إضافة إلى غيرها من الجُزُر التي وجدت في هذا المحيط، وفي الخليج العربي وعلى سواحل بلاد فارس، وشمالاً إلى العراق[112].

كما شكل حصن عبّادان الواقع على شط العرب في الخليج العربي وكراً لرجال القراصنة وسفنهم التي كانوا ينطلقون بها إلى سواحل جنوب الجزيرة العربية للإغارة على سفن التجار والمسافرين عبر هذه المسالك[113].

6- ضعف الوازع الديني لدى معظم اللصوص وسرّاق السفن من القراصنة، أو عدم وجوده عندهم، لاسيما وأن أكثرهم كانوا - على ما يبدو - من غير المسلمين؛ وإن كان منهم من كان يدين بالإسلام[114]، ولكن بُعدهم عن الإسلام وتشريعاته وأحكامه، وحالتهم المعيشية الصعبة فرضت عليهم الخروج عن تعاليم الدين الإسلامي، للعيش كلصوص في البحر، والتكسب من وراء ذلك.

7- نجاح معظم عمليات القراصنة البحرية، وهو ما شجعهم، وشجع غيرهم على تكوين عصابات منظمة تجوب مياه المحيط الهندي، وتترقب سير السفن فيه لمحاصرتها، وإجبارها على تسليم ما معها من أموال، أو مهاجمتها، ونهب حمولتها في حالة الرفض والممانعة[115]

8- توافر الإمكانيات المادية والعسكرية لدى قراصنة المحيط الهندي، وامتلاكهم لأنواع المعدات القتالية من أسلحة متنوعة، وسفن مختلفة، وخبرة في التنظيم، والهجوم، إضافة إلى معرفتهم بأماكن سير المراكب التجارية، واتجاه الرياح والنجوم، والسير في البحر ليلاً ونهاراً دون خوف منه أو الضياع فيه، وقد شهدت القرصنة البحرية في أوقات معينة من القرن السابع الهجري/ الثالث عشر الميلادي تنامي كبير وتطور ملحوظ شجع القراصنة على الخروج في جماعات منظمة لاصطياد أي سفينة عابرة في البحر، واغتنام ما معها من أموال وبضائع، وشكلوا بذلك قوة ضاربة لا يستهان بها[116].

9- سهولة ترويج المسروقات التي يحصل عليها القراصنة من السفن المنهوبة، وبيعها في بعض جُزُر المحيط الهندي أو جُزُر البحار المتصلة به مثل بحر العرب[117]، وهو ما شجع القراصنة

على المغامرة دوماً بعد أن شعروا بقيمة ما كانوا يحصلون عليه من أموال، ساعدتهم على العيش الرغد، وشراء السفن والأسلحة التي شجعتهم على الاستمرار في القرصنة.

10- تشجيع بعض الدول وحكامها في عدد من الجُزُر الهندية للقرصنة، ومدهم للقراصنة بالمال والرجال والعتاد[118]، لترقب السفن المارة في البحر ونهبها، والحصول على ما تحمله من أموال وبضائع غالية وثمينة، حتى أن هذه الظاهرة وما تدخره لهم من أموال أصبحت من مصادر دخلهم، ودخل حكوماتهم التي اعتمدوا عليها في تسيير أمورهم وأمور دولهم.

ونصل هنا إلى خلاصة مفادها، أن العوامل المختلفة التي ذكرناها سلفاً كانت قد هيَّأت الأجواء المناسبة للقراصنة، وشجَّعتهم على مزاولة نشاطهم البحري، الذي كثيراً ما كان يخلق حالةً من الخوف والرُّعب بين التجَّار والملاَّحين والربابنة والمسافرين العُمانيين والهنود وغيرهم في مياه المحيط الهندي وبحر العرب والخليج العربي، فضلاً عن حالة القَلَق التي كانت تصيب حكامهم كلَّما وصلهم خبر عن وقوع سفينة من سفنهم أو سفن رعاياهم وتجار بلادهم في براثن أولئك القراصنة، ونتيجة لخطورة هذه الظاهرة ومن كانوا يقومون بها، لابد لنا من التعرُّف أوَّلاً على أبعادها، ومراحل تطورها في المحيط الهندي، وجنسيات أفرادها، وأهم أسلحتهم، وسفنهم، ومصادر دعمهم التي استمدوا منها قوتهم وجبروتهم في مهاجمة الأبرياء من بحارة عُمان والهند وغيرها من البلدان المطلة على سواحل المحيط الهندي وبحر العرب.

المبحث الثالث

أبعاد ظاهرة القرصنة في السواحل العُمانية والمحيط الهندي

مرت القرصنة البحرية في المحيط الهندي في العصر الإسلامي بمراحل مختلفة، واتخذت تسمَّيات متعددة، تطورت مع مرور الزمن، وصحبها اختلاف واضح في أسلوب تعامل القراصنة مع ضحاياهم من البحارة والتجار والمسافرين؛ وتطور في نوعية السفن والأسلحة التي استخدموها عند مهاجمتهم للمراكب في عرض البحر، وهو ما دفعنا إلى الإلمام بجميع هذه الجوانب لأهميتها بالنسبة لموضوعنا هذا، وارتباطها بالملاحة البحرية في السواحل العُمانية، التي حظيت بعناية حكام عُمان عبر التاريخ بعد أن سعى معظمهم إلى حمايتها وتطهيرها من أي أخطار قد تهدَّدها، أو تُقلِق أمنها كخطر القرصنة الذي نحن بصدد دراسة.

أولاً- القراصنة في السواحل العُمانية والمحيط الهندي:

إن الباحث في النَّشاط المِلاحي في المحيط الهندي والبلاد المطلة على سواحله مثل بلاد عُمان وغيرها يجد بأن الملاحة في هذا المحيط لم تكن بالأمر السهل والعادي الذي باستطاعة أي ملاح القيام به، لِمَا قد تواجهه من صعوبات متنوعة ومتعددة، وكوارث غير موقوتة، مثل الرياح المعاكسة المفاجئة، والتيارات العنيفة، والشعاب المرجانية الخطيرة، والأمواج العاتية، وسفن القراصنة المتربصة، لهذا يذكر شوقي عبد القوي عثمان[119] نقلاً عن ابن ماجد في كتابه: ((الفوائد في أصول علم البحر والقواعد والأراجيز والقصائد))، أن على ربابنة السفن وغيرهم ممن يرتادون البحر أن يعتبروا أنفسهم ضيوفاً من ضيوف الرحمن، وأن يلزموا الطهارة عند سفرهم عبر المحيط الهندي، لِمَا قد تواجههم من أخطار قد تودي بحياتهم، بما فيها أخطار سرّاق السفن من القراصنة الذين كانوا يخرجون إلى مياه هذا المحيط لأجل السطو والاعتداء على سفن هؤلاء.

والدارس لمراحل تطور القرصنة البحرية في المحيط الهندي قد يجد أن القرصنة كانت من المشكلات الخطيرة التي عانى منها كل مرتادي مياه هذا المحيط من ربابنة وتجار ومسافرين عُمانيون كانوا أم هنوداً أو غيرهم، وكانت سبباً في تدهور التجارة البحرية أو التخفيف منها خلال حُقَبٍ مختلفة من التاريخ الإسلامي، وعلى الرغم من الأخطار التي تسببت في إحداثها إلاّ أننا وجدنا أنها لم تكن سوى ظاهرة كثيراً ما تبرز وتنتشر في أوقات مُعيَّنة، وتقل أو تختفي في أوقات أخرى، مع ما تسببه من أزمات يتضرر منها التُجار والمسافرين عبر البحر، لهذا لم يكن النشاط الملاحي في مياه المحيط الهندي وسواحله نشاطاً سهلاً هيِّناً باستطاعة أي ملاح أن يقوم به؛ لِمَا وجد فيه من أهوالٍ وأخطارٍ إنسانيَّة وطبيعية.

وإذا ما نظرنا إلى السواحل العُمانيَّة كجزءٍ من مياه المحيط الهندي نجد بأنها كانت من أكثر سواحل جنوب شبه الجزيرة العربية تعرُّضاً لخطر القرصنة؛ لوقوعها على خطوط التجارة البحرية العالمية القادمة والمغادرة إلى الهند والصين والخليج العربي وأفريقيا وغيرها من بلاد الثقل التجاري في العالم في ذلك الوقت، فضلاً عمَّا شهدته موانئها من ازدهار تجاري، جعلها موقع أنظار لصوص البحر من القراصنة، بعد أن أغرتهم حركة السفن المحملة بأنواع وأشكال البضائع القادمة والمغادرة للأراضي العُمانية.

ومن الملاحظ أن الاهتمام الكبير الذي أولاه حُكام عُمان خلال التاريخ الإسلامي بالبحر، وبناءهم الأساطيل البحرية القوية التي كانت لا تمل من الإبحار فيه لحمايته، وحماية السفن المارة فيه لم يأتِ من فراغ، بل مما وجد في هذا البحر من أخطار، وتؤكد المصادر التاريخية التي بين أيدينا أن السواحل العُمانية عرفت القرصنة البحرية منذ مدة سابقة لمدة الدراسة؛ لِمَا وجدناه من إشارات؛ استنتجنا من خلالها أن القراصنة كانوا يتجولون في بحر عُمان، وعلى السواحل القريبة من الموانئ العُمانية، والخليج العربي دون أن يتعمقوا فيها، في المحيط الهندي، وكانوا يهاجمون كل سفينة يجدونها أمامهم في الساحل، ويسيطرون عليها وعلى حمولتها بعد أن يقوموا بإنزال طاقمها إلى اليابسة؛ ليلقوا مصيراً مجهولاً، إثر فقدانهم لوسيلة نقلهم الوحيدة عبر البحر، ومن أشهر من عمل بالقرصنة وقطع الطريق على السفن المسافرة في بحر عُمان من العرب قبل ظهور الإسلام: مالك بن فهم[120]، الذي وصف بأنه كان يأخذ كل سفينة يجدها في طريقة غصباً، بعد أن يأمر ركابها بتسليمها والنزول منها إلى السواحل العُمانية مقابل سلامتهم[121].

ومن خلال هذه الإشارة نجد أن قراصنة المحيط الهندي كانوا يتجولون في السواحل وبجوار الموانئ، لا يخرجون بعيداً، ويبدو أن ذلك أمراً تحتمه خططهم، فإذا تعمقوا في المحيط قد تشغلهم الرياح وأمواجه العاتية عن مهمتهم، فضلاً عن اتساع المجال أمامهم، مما يدع للسفن فرصاً كثيرةً للهرب منهم، أما عند مدخل الموانئ فلابد من مرور السفن أمامهم، وكانوا عادةً ما يمكثون بجوار الشَّعاب المرجانية أو فوقها إذ كان غاطس المركب صغيراً؛ ذلك لأنَّ منطقة الشعاب المرجانية عادة ما تكون هادئة وساكنة الأمواج؛ لأن الأمواج تتكسر عليها وتخف حِدَّتها[122].

وقد وقف الإسلام عند ظهوره، وبعد انتشاره وتوسعه أمام قضية قطع الطريق على المارة في البر والبحر، وحرَّمها، وشدَّد على من يقطعون الطريق، وأوجد الأحكام الصارمة لمن يقومون بمثل هذه الأعمال الإجرامية، ولم يتساهل فيها، وأمر بتطبيقها على الملأ ليكونوا عِبْرَةً لغيرهم، ومع هذا، انتشر القراصنة في بحر عُمان خاصة، والمحيط الهند عامة مع بداية ظهور الإسلام، لاسيَّما في عهد جيفر وعبد ابني الجلندي بن كركر بن المستكبر بن مسعود بن الجرار بن عبد العزى بن معولة بن شمس الأزدي، اللَّذَيْنِ تولَّيا حُكم عُمان عند دخولها الإسلام[123]؛ لِمَا وجدناه من معلومات تشير إلى أن من أوائل مهامهم بعد توليهم حُكم عُمان هو حماية البحر من الأخطار[124]، التي من الملاحظ أن القرصنة كانت جزء مهم منها.

وتغفل المصادر التي بين أيدينا عن ذكر شيء عن القرصنة فيما بعد، حتى عهد الإمام غسان بن عبد الله الفجحي اليحمدي الأزدي المتوفى سنة 207هـ/ 822م الذي بُيوع للإمامة سنة 192هـ/ 807م، ومنذ بداية عهده انتشرت سفن القراصنة من الهنود والفرس في المحيط الهندي، والخليج العربي، وأخذ بعضها بالرسو في أطراف السواحل العُمانيَّة؛ لترقب السفن المارة فيها، ومهاجمتها، ونهب ما فيها، والهروب بها جهة بلاد فارس أو بلاد العراق شمالاً، كما قامت سفن القراصنة ـ في المدة نفسها ـ بمهاجمة المراكب المارة في سواحل المناطق الشمالية من عُمان، مثل سواحل دبا[125]، وسواحل جلفار[126] وما حولها من تلك البلاد؛ لوقوعها في الأطراف الشمالية من عُمان، ولبعدها عن مركز الدولة، ولكي تسهل عملية هروب هذه السفن بعد كل مهمة تقوم بها، خوفاً من أي ردَّ فعلٍ قد يصدر من أئمة الدولة وقواتها البحرية، ورهبةً من ملاحقتهم لهم في البحر[127].

ومن خلال بعض هذه الإشارات التي أوردتها المصادر التي أرَّخت لهذه المدة الزمنية من تاريخ عُمان وما بعدها، لاسيَّما خلال عهود بعض الأئمة الذين تولُّوا حُكم عُمان خلال العصر

الإسلامي، مثل الإمام غسان بن عبد الله الفجحي اليحمدي الأزدي، ومن جاء بعده من حُكام عُمان، مثل: الإمام المهنا بن جيفر اليحمدي المتوفى سنة 230هـ/ 844م، والإمام الصلت بن مالك بن بلعرب الخروصي (230 - 275هـ/ 844 - 888م) ومن تبعهم من الأئمة، نجد أن هناك اهتماماً ملحوظاً بالقوة البحرية العُمانية، وببناء الأساطيل الكبيرة والقوية والمدربة على الإبحار، والمواجهة، والقتال والملاحقة[128]، وقد يكون ذلك الاهتمام جاء نتيجة لِمَا وجد في المحيط الهندي والسواحل العُمانية الشمالية والجنوبية من أخطار خارجية مصدرها قوى سياسية أجنبية متربصة بعُمان، أو سفن قراصنة هدَّدت هذه السواحل، وأقلقت أمنها.

ومما يؤكد ما ذهبنا إليه، ما جاء به ابن خُرداذَّبة المتوفى نحو سنة 300هـ/ 912م[129]، الذي أشار إلى انتشار سفن لصوص البحر (القراصنة) - في أيامه - في مياه الخليج العربي، وتحديداً عند سواحل البحرين، وأنها كانت تقطع الطريق على المراكب القادمة من المحيط الهندي والمتجهة إلى البصرة في جنوب العراق، وتعمل على مهاجمتها ونهبها، كما تهاجم السفن المغادرة من البصرة إلى عُمان أو الهند أوالصين أو غيرها من البلاد التي ربطتها بها علاقات تجارية مختلفة.

وعلى ما يبدو، أن أصحاب هذه السفن هم أنفسهم من كانوا يهاجمون السواحل العُمانية، وينهبون المراكب المارة فيها أو المتجهة إليها، لهذا أنشأ أئمة عُمان أسطولهم البحري المذكور؛ لردع سفن هؤلاء اللصوص وطردها.

كما يورد لنا المؤرخ الجغرافي ابن الفقيه الهمداني[130] معلومات مهمة عن حجم خطر القراصنة في السواحل العُمانية والمحيط الهندي والسواحل الهندية، مع مطلع القرن الرابع الهجري/ العاشر الميلادي، وما كان لهم من تأثير على خطوط التجارة البحرية بعد مهاجمتهم لسفن التجار العُمانيين وغيرهم من تجار المنطقة، إذ يذكر أن السفن كانت تُخطف من سواحل عُمان كسواحل مسقط لتنقل إلى بلاد الهند، وتحديداً إلى منطقة هناك تعرف بـ: كولو ملي، تبعد عن مسقط مسيرة شهر، كما كانوا يقطعون الطريق على السفن التجارية الصينية الكبيرة، ليفرضوا على بحارتها أموال كبيرة تصل إلى ألف درهم، بينما يفرضوا على غيرها مبالغ أقل تصل إلى عشرة دنانير[131]، ويبدو أن حمل السفينة التجارية هو من يحدد حجم الضريبة التي تفرض عليها.

وعلى أية حال، فقد ظلت السواحل الجنوبية لعُمان مكاناً لتجمع القراصنة الذين أخذوا بين الحين والأخر يقطعون الطريق على المراكب القادمة من الهند إلى بعض الموانئ العُمانية، مثل

ميناء قلهات، وقد بلغ بهم الأمر في سنة 602هـ/ 1205م، لقطع هذه الطريق على جميع السفن التجارية القادمة من الهند إلى سواحل جنوب شبه الجزيرة العربية ولمدة عامٍ كاملٍ[132].

ومن خلال ما يقدمه لنا الجغرافي ابن حوقل[133] من وصف للبلاد الممتدة من باب المندب إلى عُمان والبحرين وقطر وحصن عبّادان الواقع على شط العرب في الخليج العربي، يتبين لنا أن هذا الحصن كان وكراً لرجال القراصنة وسفنهم التي كانوا ينطلقون بها إلى سواحل جنوب الجزيرة العربية للإغارة على سفن التجار والمسافرين عبر هذه المسالك، ويصف ذلك بقوله: ((إنتهى على هذا البحر فى عطوف اليمن إلى عُمان والبحرين إلى عبّادان، فقد وصفته فى صفة ديار العرب، وأمّا عبّادان فحصن صغير عامر على شطّ البحر ومجمع ماء دجلة، وهو رباط كان فيه المحاربون للصفريّة والقطريّة وغيرهم من متلصّصة البحر، وبها على دوام الأيّام مرابطون)).

وقد وجد هؤلاء القراصنة في سواحل اليمن الطويلة وجزرها المتعددة، المهجورة منها والمعمورة أماكن يلجؤون إليها بعد كل عملية سطو يقومون بها، وهناك كانت تتم عملية تصريف ما يتم اغتنامه من المراكب المنهوبة، وقد كانت جزيرة سقطرى من آمن جُزُر المحيط الهندي بالنسبة للقراصنة؛ لِمَا وجدوه فيها من ترحيبٍ وقبولٍ من قبل أهلها الذين تعاملوا معهم، وراحوا يشترون ما معهم من أسلاب وغنائم[134]، ومن الملاحظ أن هذا الترحيب شجع هؤلاء القراصنة على النزول دوماً إلى أراضي سقطرى، والمكوث بين أهلها لأوقات طويلة قد تصل إلى ستة أشهر، يبيعون فيها ما غنموه، ويأكلون ويشربون، ويزاولون حياتهم العادية مع أهالي هذه الجزيرة مقابل ما كانوا يدفعون لهم من أموال[135]، ويذكر ماركو بولو[136] أن هؤلاء القراصنة كانوا يوهمون أهالي جزيرة سقطرى بأن ما معهم من أموال وبضائع هي غنائم حصلوا عليها من سفن الوثنيين والمسلمين، علماً بأن معظم سكان هذه الجزيرة كانوا يدينوا بالديانة المسيحية، وبلغ بهم الكُرُه بالمسلمين إلى درجة تقبلهم لكل ما يأتي به القراصنة من أموال المسلمين المسلوبة، ويحكي لنا الرحالة المغربي ابن بطوطة[137] الذي مر في مياه المحيط الهندي وهو متجه إلى جنوب شبه الجزيرة العربية من الهند العديد من الحكايات عن السرّاق في البحر، وأسلوب تعاملهم مع ضحاياهم، لاسيَّما في المنطقة القريبة من جزيرة سقطرى، أهم طرق التجارة البحرية مع الهند، التي عُرفت في ذلك الحين بكثرة مراكب اللصوص المنتشرة في سواحلها، حيث يذكر أن القراصنة كانوا يهاجمون السفن المارة في ذلك الطريق، ثم ينهبون حمولتها، ويتركوا ركابها دون أن يؤذونهم، إلاّ إذا أبى هؤلاء تسليم ما معهم، وفضلوا المقاومة على ترك أموالهم، فإنهم يقاتلونهم قتالاً شديداً، لا ينتهي إلاّ بالقتل أو التسليم

لِمَا معهم، علماً بأن هؤلاء القراصنة يتركون البحَّارة والتُّجار يذهبون في حال سبيلهم إذا ما استسلموا وسلَّموا ما معهم من أموال وبضائع.

ويصف ابن بطوطة[138] عادة القراصنة في التعامل مع ضحاياهم بقوله: ((وعادة هؤلاء السرّاق أنهم لا يقتلون أحداً إلاّ حين القتال ولا يغرقونه، وإنما يأخذون ماله ويتركونه يذهب بمركبه حيث شاء)).

ويُعد هذا الوصف الدقيق لأسلوب القراصنة في التعامل مع ركاب السفن المنهوبة من المعلومات المهمة التي تعطي لنا صورةً واضحةً عن القراصنة، وتلخص لنا طريقة تعاملهم مع السفن التي تقع تحت سيطرتهم، إذ نتوصل من خلال هذه المعلومة إلى أن القراصنة الذين كانوا يجوبون مياه المحيط الهندي كانوا رجال حربٍ، ولديهم من القدرة القتالية ما تمكّنهم من الدفاع عن أنفسهم، وكانوا يُسخَّرون قوتهم هذه لإخافة ركاب السفن، وأخذ ما معهم دون أن يعتدوا عليهم بالقتل أو الإغراق في البحر، إلاّ إذا فرض عليهم ذلك، فيضطرون إلى استخدام القوة معهم وقتالهم وقتلهم إذ دعت الحاجة، أي أن القراصنة كانوا يقطعون الطريق على السفن لنهبها فقط وليس لإغراقها أو قتل ركابها.

ومع هذا وذاك، لم يكن نشاط قراصنة جنوب شبة الجزيرة العربية والمحيط الهندي قاصراً على مهاجمة السفن فقط، بل إنه إذا حدث إن ساقت الأمواج مركباً إلى بعض الأماكن أُخذ مَا في المركب، ويقول بزرك[139] عن ذلك: ((يجمع البحريون على أن بحر بربرا[140] من أعظم البحار خطراً، وللزنج في هذا البحر جزائر عظيمة من جانب واحد، والماء فيه - على ما يُقال - يجري جرياناً شديداً، والمركب يقطعه في سبعة أيام، وإذا وقع المركب إلى بربراً أخذوا أهل المراكب))، أي أن هناك قوة من أهالي هذا البحر تترقب ما تأتي به الأمواج إلى سواحلها لكي تهجم عليه وتغتنمه دون جهد أو مشقة، أو تدخل إلى هذا البحر للبحث عمَّا عبثت به المياه لاغتنامه، ومن الملاحظ أن هذا الأسلوب في الحصول على مقتنيات بعض السفن كان موجوداً لدى حُكَّام وسكان بعض المناطق الساحلية الجنوبية لبحر العرب، ويذكر ابن حاتم اليامي[141] أن السلطان سالم بن إدريس الحبوضي (ت: 678هـ/ 1279م) سلطان ظفار كان ممن تعامل بذلك الأسلوب مع السفن التي تتعرض لكوارث البحر، أو لرياحه الشديدة، أو تلجأ إلى سواحله في حالة خرابها، وقد ساقت إليه الأقدار في سنة 677هـ/ 1278م بسبب الرياح الشديدة عدد من السفن التابعة لملك اليمن المظفر

يوسف (الأول) بن نور الدين عمر بن علي بن رسول (647 - 694هـ / 1249 - 1294م)، وقام بسلبها واغتنام ما فيها من أموالٍ وهدايا غالية ونفيسة كان قد بعث بها السلطان المظفر إلى ملك بلاد فارس، ومن خلال الخطاب الذي قام بإرساله المظفر إلى سالم بن إدريس يتبيَّن لنا بأن هذه القضية تدخل في إطار القرصنة وقطع الطريق، إذ يقول في هذا الخطاب: ((إنّ هذا لم تَجْرِ به عادة أهلك من قبلك، وهذا البحر هو لك ولسواك، ونحن نحاشيك من قطع السبل...))[142]. وهو ما يؤكد لنا بأن سالم بن إدريس الحبوضي كان يقطع السبل على السفن المارة بسواحل بلادة.

وعلى ما يبدو، أن سواحل ظفار ظلت موقع لطواف القراصنة أيضاً خلال تلك المدة الزمنية، حتى أصبحت مراكبهم تهاجم كل السفن القادمة إليها من بلاد الهند وشرق أفريقيا، وبلغ بهم الأمر إلى مهاجمة السفن الراسية في موانئ وسواحل ظفار، إذ يذكر المؤرخ شنبل[143] في أثناء حديثه عن أحداث سنة 757هـ/ 1356م أن هناك جماعات من الهنود كانوا يهاجمون المراكب الراسية في ظفار، كما كانوا يتربصون بالسفن القادمة لظفار من الهند، ويفرضون على ركابها أموال يدفعونها مقابل سلامتهم وسلامة تجارتهم وأموالهم وسفنهم.

وإذا ما تعمقنا في مياه المحيط الهندي التي تفصل بين عُمان والهند، لاسيما اتجاه السواحل الهندية، نجد أن الأوضاع كانت فيها أكثر تعقيداً وخطورة، لِمَا شهدته هذه السواحل من وجودٍ كثيفٍ للقراصنة الذين كانوا يتجولون بسفنهم هناك على أمل أن يجدوا من يسطوا عليه في عرض البحر، ويُعد الرحالة العرب والأجانب والتجار والربابنة والبحارة والمسافرين أكثر من تعرض لخطر هؤلاء في سواحل الهند الغربية، ويذكر الرحالة الإيطالي ماركو بولو[144] الذي كان قد طاف في كل هذه السواحل أن ساحل الملبار بكل موانئه كان من أكثر سواحل الهند الغربية وجوداً للقراصنة، إلاّ أن أكثر تواجد لهم كان بالقرب من جزيرة جوزيرات التي لا تبعد كثيراً عن الملبار، ويعيد مترجم رحلة ماركو بولو[145] انتشار ظاهرة القرصنة بهذا الساحل والجزيرة المذكورة إلى العدد الهائل من الموانئ الصغيرة الموجود فيه، والرؤية التي لا يحجبها شيء على امتداد الشاطئ والساحل المرتفع، الملائم للرؤية البعيدة كانت كلها عوامل جعلت هذا الساحل صالحاً لأن يكون قاعدة للقراصنة. ومن الملاحظ أنه منذ أقدم العصور كانت تتملك سكان هذا الساحل أقوى ميول نحو القرصنة، لهذا كانوا يخرجون في كل عام إلى هذه البحار ويطوفون بأكثر من مائة مركب صغير، ويستولون على جميع السفن التجارية التي يجدونها أمامهم، وينهبون كل حمولتها، وعلى ما يبدو أن قراصنة هذا الساحل

عَدُّوا القرصنة حِرفة مستديمة لهم؛ لأنهم كانوا عندما يخرجون إلى البحر للسطو على السفن كانوا يخرجون بأزواجهم وأولادهم من جميع الأعمار، فيظلون في صحبتهم أثناء موسم تطوافهم الصيفي كله، ولكي يحكموا الخناق على السفن بحيث لا تفلت سفينة واحدة منهم فأنهم كانوا يلقون مراسي سفنهم في البحر، مع جعل المسافة بين السفينة والأخرى خمسة أميال، وبهذا تشغل عشرون سفينة متَّسعاً مداه مائة ميل، فإذا ظهرت سفينة أمام واحدة منها أعطت إشارة بالنار أو الدخان، فتقترب مراكبهم كلها بعضها من بعض وتستولي على السفينة وهي تحاول المرور، ولا ينزل بأشخاص الملاحين أي أذى، ولكن ما أن يستولي القراصنة على هذه السفينة ومحتواها وركابها حتى ينقلوهم إلى الشاطئ ليلقوا مصيراً مجهولاً هناك[146].

وتصف لنا المصادر التاريخية ساحل جوزيرات بأنه كان مثوىً لأشد أنواع القراصنة مغامرةً ومجازفةً، وأنهم كانوا يعمدون إلى إرغام من يقع في أيديهم من التجار وغيرهم من المسافرين على احتساء جرعة من ماء البحر (المحيط الهندي) لكي تكشف بما تفعله بأمعائه، عمّا إذا كان قد ابتلع بعض اللآلئ والجواهر عند إحساسه باقترابهم منه[147]، في حين اشتد فساد الملاحة الهندية في جوزيرات أو(كجرات) في المدة ما بين عامي 857هـ و 874هـ/ 1453م و 1469م أثر انتشار سفن اللصوص في سواحل هذه الجزيرة بشكل مكثف، وإزعاجها لسفن المسلمين المبحرة فيها وسلبها، واغتنام ما فيها[148]، كما اشتد فساد الملاحة الهندية في المنطقة المذكورة بعد وفاة السلطان محمد البهمني سنة 896هـ/ 1490م، بسبب ضعف خلفائه، وما نتج عنه من فوضى واضطراب في هذه الجزيرة، أدى إلى أن يسيطر القراصنة بقيادة بهار الكيلاني على موانئ كجرات الشهيرة، واستيلائهم على أموال التجار وبضائعهم هناك[149].

ويعد الرحالة المغربي ابن بطوطة[150] ممن تعرض لخطر قرصنة ساحل الهند الغربي مرات عديدة في أثناء سفره عبر البحر الذي كان السير فيه محفوفاً بالمخاطر، وقد حُوصر في إحدى تلك السفرات باثني عشر مركباً من مراكب القراصنة في جزيرة صغرى بين مينائي هنور و فاكنور القريبة من مدينة كَوْلَم في الملبار على ساحل الهند الغربي، واضطره هذا الموقف ومن معه إلى الدفاع عن أنفسهم وأموالهم، ولكنهم غُلِبُوا لكثرة عدد القراصنة الذين هاجموا المركب الذي كان يستغله هذا الرحالة الذي نُهب هو ومن معه، وأُخذ ما كان معهم، وما يملكه من جواهر وياقوت، وما

كان يدخره للشدائد، وسلبت ثيابه التي كان يلبسها، ولم يترك له سوى سروال يستر به عورته، وقد انزل ومن بقيَ معه من الركاب إلى الساحل فقراء لا يملكون شيئاً.

ثم يخبرنا ابن بطوطة[151] في موضع أخر أنه في إحدى رحلاته وجد في ميناء فَتَّن بالهند ثمانية مراكب تزمع السفر إلى اليمن، فسافر في واحدة منها، وفي الطريق اعترضهم لصوص المحيط الهندي في أربع سفن فقاتلتهم يسيراً ثم انصرفت، وهو ما يؤكد أن طرق التجارة البحرية القادمة والمغادرة بين الهند وجنوب شبة الجزيرة العربية في الحقبة المذكورة لم تكن بمأمن بسبب انتشار لصوص البحر فيها.

وإضافة إلى ما ذكرنا، فقد شكّل الطريق البحري الممتد من كلة[152] إلى عُمان وكر من أوكار القراصنة الذين كانوا يهاجمون السفن المارة هناك، ويسطون عليها وعلى ما فيها من أموال وبضائع، ويذكر بزرك[153] على لسان أحد الربابنة ويعرف بـ: إسمعيلويه الناخذاة أنه قد أجتمع له في كرَّة واحدة وهو في طريقه من كلة إلى عُمان سنة 317هـ/ 929م سبعون بارجةً من بوارج القراصنة، وهو ما لم يحدث لأحد قبله، فحاربها مدة ثلاثة أيام متوالية، وتمكن من إحراق عدد منها، وقتل جماعة من القراصنة، وبعد هذه المعركة عاد هذا الناخوذة إلى مواصلة الطريق إلى بحر العرب (عُمان)، ووصلهِ سالماً بمن معه من بحارة وتجار ومسافرين، وأموالٍ وبضائعَ، دون أن يمسَّها مكروه، وقد يكون هناك نوع من المبالغة فيما جاء على لسان هذا البحار، وهو أمر لا نقاشَ حوله، لاسيّما وأنه حدد عدد بوارج القراصنة بسبعين بارجة برجالها وعتادها، ولم يقل بارجة أو بارجتين أو حتى ثلاث، وكل هذا مقابل سفينة تجارية واحد لا تحمل سوى بحارة وتجار ومسافرين لا حول لهم ولا قوة، ومع هذا تكشف لنا هذه الواقعة وما جاء فيها من أن هناك أناساً كانوا يقطعون الطريق على السفن في المحيط الهندي بين كلة وبلاد عُمان.

كما انتشر قراصنة المحيط الهندي حول جزيرة سرنديب[154] المعروفة بسيلان[155] أو زيلان[156]، جنوب شبة القارة الهندية، التي يُقال بأنها كانت مرسى لعتاة المفسدين[157]، ويصف بزرك[158] البحر المحيط بها بأنه من البحار الخبيثة الصعبة الشديدة التي تقلُّ فيها السلامة، لانتشار البوارج (سفن القراصنة) التي تقطع الطريق في البحر على المراكب المارَّة فيه، ويبالغ بزرك عندما يقول أن قراصنة سرنديب إذا ظفروا بمركب أكلوا أهله، حتى أنه يصفهم بأنهم شر قوم، وليس في سائر الأماكن من يقطع البحار مثلهم، ويمدنا بزرك بصورة متكاملة- ويبالغ في بعضها -

عن وضع البحارة والملاحين والتجار والمسافرين الذين يقعون في أيدي هؤلاء القراصنة، وما يتعرضون له من أخطار قد تصل إلى درجة أكلهم - على حدِّ قوله -، أو موتهم غرقاً أو طعاما ًلتماسيح سرنديب في البحر، أو نمورها إذا ما حالفهم الحظ ونجو من البحر إلى اليابسة، حيث تنتظرهم هذه النمور الجائعة التي تنتشر في سواحل الجزيرة المذكورة، ليكونوا طعاماً لها، في ساعة واحدة.

ومن عجيب ما ذكر عن قراصنة سرنديب، ما أورده صاحب كتاب:" تجارة المحيط الهندي"[159]، نقلاً عن إحدى وثائق الجنيزا[160] من أن هؤلاء القراصنة كانوا لا يكتفون بالاستيلاء على البضائع؛ بل كانوا يأسرون الركاب ويطالبونهم بفدية لأجل فك أسرهم، والأعجب أنهم إذا دفعت لهم هذه الفدية فإنهم يطالبون بفدية أخر، والسؤال الذي يضع نفسه أمامنا هنا هو: ممن كانت تُطلب هذه الفدية؟ وهؤلاء الأسرى هم بحارة وتجار اختلفت بلادهم، وتباعدت أسفارهم، وأهلهم الذين سيقدمون الفدية عنهم ليتمَّ الإفراج عنهم[161].

وفي الوقت نفسه، انتشر القراصنة أيضاً عند ساحل بلاد السند[162] المقابل لبحر العرب[163] وعُمان في القرن الخامس الهجري/ الحادي عشر الميلادي، وأطلق عليهم اسم الميد، وسفنهم بيرة، وكانوا يقطعون الطريق على جميع المراكب المارة في منطقتهم، وينهبون ركابها[164].

كما وجد من بين أهالي جزيرة سومطرة الأندنوسية من مارس القرصنة، فكانوا يخرجون من سومطرة بسفنهم، ثم ينزلون عنها ليسبحوا باتجاه السفن الراسية، ويقطعون حبال مراسيها حتى يستطيعوا فيما بعد الاستيلاء عليها، بعد مفاجئة ركابها بهجومهم[165]، في حين وسَّع القراصنة نشاطهم أيضاً في بحر كردع الأندنوسي[166]، وكانوا لا يهاجمون السفينة مباشرة، بل يرشقونها بالسهام المسمومة أولاً، ثم يستولون عليها بعد ذلك[167].

وعلى أية حال، لم تقتصر القرصنة على بعض أهل الساحل من اللصوص والسرّاق الذين دفعتهم الحاجة لذلك، ولكن عمل بها بعض السلاطين والملوك، وممن يذكر بذلك سلطان فاكنور في الهند، الذي يقول عنه ابن بطوطة أنه رجل كافر كان من المفسدين، يقطع الطريق في البحر، وينهب التجار، وله نحو ثلاثين مركباً حربياً، وقائد هذه المراكب مسلم يسمى (لولا) وكان يخرج إلى البحر بمراكبه تلك لكي يسلب التجار بضائعهم والمسافرين أموالهم[168].

وفي بعض الأحيان كان يتم الاتفاق بين أحد الأمراء والقراصنة لسلب السفن، ففي المدة ما بين عامي 857هـ و 874هـ/ 1453م و 1469م سيَّر راجا فيشالجاد Vishalgad [169] في الهند قوةً بحريةً عظيمةً من القراصنة، وبدأ يزعج المسلمين بغاراته المتكررة في البحر، حتى غدر به ملك كجرات وقهره، وأوقف نشاط قراصنته هذه، بعد أن تضررت منه سواحله[170].

وبالنظر إلى ما سبق سرده عن انتشار القرصنة في سواحل المحيط الهندي وخلجانه، فإنا نعتقد بأن ذلك كان كفيلاً بالقضاء التام على تجارة هذا المحيط، ولكننا عندما نجد أن التبادل التجاري كان في قمة نشاطه، وأزهى وأثرى عصوره، هنا تأخذنا الدهشة لكيفية حدوث هذا الرواج الاقتصادي مع انتشار القرصنة، وهو ما يؤكد لنا أن القرصنة في العصر الإسلامي لم تترك أثراً ملموسا على حجم التجارة، ولم تدفع التجار إلى الإحجام عن ممارسة هذا النشاط، فاستمرت تجارة المحيط الهندي مزدهرة نشطة، لم تؤثر فيها عمليات السطو وقطع الطريق، ولنا فيما شهدته موانئ عُمان والهند التي وصلت سفنها ومنتجاتها وسلعها المختلفة إلى معظم موانئ العالم في أوروبا وشمال أفريقيا وجنوب شرق آسيا وغيرها خير دليل على ذلك الازدهار والنشاط والتطور.

ثانياً- جنسيات القراصنة:

تجمع المصادر التاريخية[171] التي أرخت لحقبة التاريخ الإسلامي عامة، ورود ذكر لصوص البحر من القراصنة بين سطورها؛ على أن معظم من عملوا في قطع الطريق في مياه المحيط الهندي، والبحار المتفرَّعة عنه مثل بحر العرب، وبحر عُمان، والخليج العربي كانوا من البحارة الهنود، وتذهب بعض تلك المصادر إلى تحديد أي من أقاليم الهند ينسب إليها هؤلاء، ومن خلال دراستنا لأماكن انتشار القرصنة في المحيط الهندي وجدنا بأن هؤلاء القراصنة هم من بلاد الهند التي تضم في ذلك الحين مساحة جغرافية واسعة؛ بما فيها اليوم شبه القارة الهندية بمختلف أقاليمها، وباكستان، وكشمير، وسيلان، وجزر الهند الشرقية سابقاً (أندونيسيا) وغيرها من بلدان جنوب شرق أسيا، لِمَا وجدناه من إشارة تؤكد أن القراصنة الذين كانوا يُبحرون بمراكبهم بالمحيط الهندي وبحر العرب كان بعضهم من جهة الملبار، أو من جُزُر جوزيرات أو كجرات الهندية القريبة من الملبار[172]، أو من جزيرة سرنديب المعروفة بسيلان أو زيلان جنوب شبة القارة الهندية، التي يقال بأنها كانت مرسى لعتاة المفسدين[173]، أو من كلة[174] في ساحل الهند الغربي أو الجزر القريبة منها، أو من هنور أو فاكنور القريبة من مدينة كَوْلَم في الملبار على ساحل الهند الغربي[175]، أو من جزيرة سومَطْرة -إحدى جزر أندونيسيا-[176]، أو من بحر كردع الأندنوسي[177]، أو من بلاد

السند[178] (باكستان)، أو حتى من بلاد فارس[179] التي لا يفصلها عن بلاد العرب، لاسيما عُمان سوى مضيق هرمز والخليج العربي، ولهذا لا خلاف على أن جزءاً كبيراً من تجمع القراصنة كان مصدره الهنود الذين كانوا لا يبحروا إلاّ في المحيط الهندي وتحديداً في المنطقة الممتدة بين بلاد الهند الجنوبية والغربية، وسواحل جنوب شبه الجزيرة العربية، للتربص بالسفن المارة في هذا الطريق، وعلى ما يبدو أن هؤلاء القراصنة الهنود لم يكونوا على ديانة الإسلام التي كانت تحرَّم على المسلم قطع الطريق على الآمنين وأذيتهم، الأمر الذي تؤكده أيضاً المصادر التي تشير إلى أن بعض القراصنة لم يكونوا يقطعون الطريق إلاّ على سفن المسلمين، حتى أنهم كانوا يجاهرون بذلك، مظهرين حقدهم وكرههم لهم[180]، وهو ما يُثبت لنا بأنهم كانوا من المسيحيين أو من أصحاب الديانات الأخرى.

ولا يعني هذا أنه لم يكن هناك من المسلمين من يقطع الطريق على السفن المارة في البحر في العصر المذكور، فهناك إشارة أوردها ابن بطوطة[181] أكد لنا فيها أن هناك أفراداً من المسلمين في الهند عملوا كقراصنة، بل أن بعضهم قاد سفن القراصنة بنفسه، مثل القائد المسلم (لولا) الذي قاد ثلاثين مركباً حربياً برجالها وعتادها كانت تابعة للسلطان (بَاسَدَوْ) سلطان مدينة فاكنور الهندية، وقد كان هذا القائد ـ القرصان ـ يقطع الطريق في البحر، ويسلب أموال التجار لصالح السلطان المذكور.

ويؤكد زاهر رياض[182] أن هناك من العرب من عمل بالقرصنة في المياه الجنوبية لبحر العرب في ذلك الحين، وأن سفنهم كانت تجوبها، وتهاجم مراكب التُّجار، وهو ما يثبت أن من العرب المسلمين من لم يردعه دِينُهُ أو عُرْفُهُ حتى يسطو على السفن. وقد يكون هؤلاء من أبناء المناطق الساحلية للجزيرة العربية أو من رجال قبائلها الذين هاجروا إلى السواحل الشرقية لأفريقيا، وفرض عليهم ضَنَكُ العيش وصعوبته القيام بذلك.

وفي الوقت نفسه، يشير ابن بطوطة[183] إلى أن القراصنة الذين كانوا يقطعون الطريق على السفن القادمة أو الذاهبة إلى الهند في المحيط الهندي هم من المماليك، دون أن يحدد أي من المماليك يقصد، إلاّ أن التحليل الصحيح أن هؤلاء قد يكونوا من المماليك الذين تمردوا على سادتهم لظُلمٍ ألمَّ بهم، أو الذين هربوا من بيوت أو أراضي سادتهم، لرفضهم العيش في عبودية دائمة، واتجهوا إلى البحر الذي وجدوا فيه حريتهم التي فقدوها، وراحوا يسلبون السفن التي يجدونها مارة فيه، ويأخذوا كل ما يجدونه عليها باستثناء العبيد المماليك، إذ كانوا يتركونهم لحال سبيلهم؛ لأنهم من بني جنسهم،

مثلما يذكر ابن بطوطة[184] الذي يقول في ذلك: ((وعادة هؤلاء السراق أنهم لا يقتلون أحداً إلاّ حين القتال ولا يغرقونه، وإنما يأخذون ماله ويتركونه يذهب بمركبه حيث شاء، ولا يأخذون المماليك لأنهم من جنسهم)).

ونصل هنا، إلى أن العمل بالقرصنة لم يقتصر على جماعات ذات جنس أو ديانة أو فئة معينة، بل اشتغل بها رجال اختلفت جنسياتهم ودياناتهم، ويمكن القول بعبارة أصح أن الحاجة إلى المال هو من فرض على مثل هؤلاء الهنود والعرب وغيرهم من المسلمين أو المسيحيين الأحرار منهم والعبيد العمل بالقرصنة.

ثالثاً- أماكن تصريف القراصنة لغنائمهم:

إن الدارس لحياة قراصنة المحيط الهندي العامة يجد بأنها تميَّزت بنمط مُعيَّن، فعلى الرغم من أن معظم هؤلاء كانوا يقضون أوقاتهم في البحر بعيدين عن الناس إلاّ أن ذلك لم يمنعهم من الإبحار اتجاه الجزر البعيدة والنزول فيها لتصريف ما يتم الحصول عليه من السفن المنهوبة من مواد غذائية وألبسة ومشروبات ورقيق ومجوهرات يتم بيعها على أهالي هذه الجُزُر، وتذكر المصادر أن جزيرة سقطرى أو إحدى الجُزُر القريبة منها كانت من بين أهم جزر المحيط الهندي التي كثيراً ما كان يفضلها القراصنة[185]، ويلجؤون إليها بعد كل عملية سطوٍ، لموقعها القريب من خط السفن القادمة من السواحل الشرقية للمحيط الهندي، ومن بحر العرب والمتجه إلى البحر الأحمر أو الساحل الشرقي لأفريقيا والعكس، إضافة إلى بُعد هذه الجُزُر عن المدن الساحلية الكبرى الواقعة على الساحل الجنوبي لشبه الجزيرة العربية، مثل: مسقط أو ظفار وغيرهما في عُمان أو حتى الشحر أو عدن في اليمن، حيث من المحتمل أن تكون هناك قوات بحرية خاصة بحكام تلك المدن قد تهدد سلامة سفن هؤلاء القراصنة، مما أجبرهم على الابتعاد عن المناطق الساحلية والتعامل مع أهالي الجزر البعيدة التي ينزلون عليها، وتبادل المصالح معهم بإعطائهم ما يتم نهبه من البضائع مقابل أشياء أخرى يتفقون عليها، أو بيعها عليهم ثم شراء ما يحتاجون إليه من طعام وشراب وملابس وأسلحة، وإصلاح ما خرَّبه البحر من سفنهم وقواربهم في موانئ هذه الجُزُر، وقد وجد القراصنة سهولةً في تعاملهم مع أهالي هذه الجُزُر لاسيَّما سقطرى الذين كانوا يدينوا بالديانة المسيحية، حتى أن مجرد إخبارهم بأن ما معهم اغتنموه من سفن المسلمين فإن ذلك يسعدهم ويشجعهم على شرائه أو المقايضة به، نتيجة لكرههم للمسلمين[186].

وعلى أية حال، فقد فرضت الأوضاع المعيشية الصعبة على القراصنة قضاء جزء كبير من حياتهم في البحر يجوبونه بحثاً عن سفينة يسلبونها ليعيشوا من ورائها، تاركين أهلهم وأبناءهم في البلاد التي ينتسبون إليها، وقد يكون هناك تواصل بين هؤلاء القراصنة وبين أسرهم؛ ولكن هذا التواصل عادة ما يكون بين حُقب متباعدة قد تصل إلى ستة أشهر أو أكثر من ذلك أو أقل، وهو ما يؤكده ابن المجاور[187] الذي يشير إلى أن القراصنة كانوا ينزلون في بعض الجُزُر التي وجدوا فيها ملاذاً أمناً لهم، ويقيموا فيها لأوقات طويلة قد تصل إلى ستة أشهر، للراحة والتخفيف من عناء البحر ومشاقه وأخطاره، ولتصريف ما معهم، وقد كانوا يستغلون وجودهم بين أهالي هذه الجُزُر ليزاولوا حياتهم الطبيعية التي حُرموا منها في أماكن أخرى، مستفيدين ممَّا معهم من أموال في الأكل والشرب والملبس والمتعة مقابل ذلك المال الذي يصرفون أكثره لمثل هذه الأمور، ومن الطريف أن تلك العلاقة بين القراصنة وأهالي الجزر المذكورة قد تتوتَّر إذا ما قام أحد القراصنة بالسطو على سفينة من سفن أهالي الجزيرة أو قارب من قوارب صياديها، مما يضطر هؤلاء الأهالي الذين عرفوا بمزاولتهم للسحر والشعوذة إلى أن يعملوا سحراً لسفينة القرصان، مما يعرقل مواصلة تطوافه في البحر، حتى يعوضهم عمَّا حلَّ بهم من أضرار، وقد بلغ الاعتقاد بسحرهم إلى درجة أنه إذا رُزق القرصان بريحاً مواتية ومساعدة له فإن لديهم القدرة على تغيير اتجاهها، وبذلك يجبروه على إعادة ما نهبه من سفن الجزيرة، ويعتقد أهالي الجزيرة بأن ما كانوا يقومون به من خرافات يجعل جميع القراصنة تحت أمرتهم، لخوفهم منهم، وهم لا يعلمون بأن تواطؤ القراصنة وتعاملهم معهم هو لكي يسمحوا لهم بالنزول في جزيرتهم للراحة، ولتصريف ما معهم من مسروقات قد يجد فيها القراصنة عِبء كبير على سفنهم مما يضطرهم إلى بيعها على هؤلاء.

ويعلق مترجم كتاب ماركو بولو[188] نقلاً عن أبو الفداء صاحب كتاب: " تقويم البلدان "، على أن هؤلاء الأهالي بتعاملهم مع القراصنة يعدون طرفاً رئيساً في عمليات السرقة، أو حتى التشجيع عليها.

والغريب أننا نرى القراصنة هنا مطاردين، في حين نجدهم في مناطق أخرى - قد تكون المناطق التي يعيشون فيها- يمتلكون المراسي والمواني المعترف بها حيث تقف فيها سفنهم التي يهاجمون الناس بها[189]، كما نجدهم في مناطق أخرى يخرجون وبأمر من سلطان دولتهم وسفنه، وعلى رأسهم قيادات تمتلك خبرات ومقدرات على التوجيه والإرشاد والنصح، لمن يخرجون معهم من قُطَّاعي الطرق والقراصنة في البحر[190].

وهو ما يُبين لنا بأن القرصنة البحرية في المحيط الهندي في العصر الإسلامي لم تقم بها عصابات خارجة عن حكامها ودولها فقط، بل قامت بها جماعات منظمة مدعومة من قبل سلاطين وملوك وجدوا في قطع الطريق على السفن المارة في بحارهم واغتنام ما فيها من أموال مصدر دخل اعتمدوا عليه في تسيير شؤون دولتهم المالية.

رابعاً- سفن القراصنة وأسلحتهم:

لقد تبين لنا من خلال السرد التاريخي لأبعاد ظاهرة القرصنة، وأماكن انتشارها؛ أن قراصنة المحيط الهندي استخدموا السفن البحرية المهيَّأة للإبحار لمسافات بعيدة، والقادرة على البقاء في البحر لمدة طويلة، والمتحملة لملوحة البحر، ورطوبته، وأهواله، وجهزوها بكل ما تحتاج إليه من طعام وشراب وعتاد، للبقاء لمدة طويلة في البحر، إلاّ أن المصادر التاريخية التي بين أيدينا لم تسعفنا بتحديد نوعية هذه السفن وسعت حجمها وحمولتها، وأسمائها، ولكن كل ما وجدناه من معلومات عن أسماء السفن التي استخدمها هؤلاء القراصنة هو أنواع معينة، أشهرها:

أ- الطراريد: ومفردها طريدة، وهي نوع من السفن كانت مُخصَّصة لحمل الخيل، وتتسع لحوالي أربعين فَرَساً، وقد عُرف عنها أنها كانت تفتح عادة من الخلف حتى يتسنى للخيل الصعود إلى ظهرها أو النزول منها إلى اليابسة، كذلك كانت تستخدم لحمل المقاتلة والمُؤَن، إضافة إلى الناس[191]، ونتيجة لما عُرفت به الطراريد من قوَّة واتَّساع فقد استعملت من قبل قراصنة جنوب شبة الجزيرة العربية لاسيما في السواحل اليمنية في السطو على السفن، وفي التهريب[192].

ب- الأجفان: مفرده جفنة - وهي نوع من السفن استخدمها قراصنة المحيط الهندي في التعرض للسفن المسافرة فيه، وكان ابن بطوطة[193] ممن تعرض لخطر مثل هذه السفن، وقد تكون قد اتخذت اسمها من شكل الجفن[194].

ج- البوارج[195]: ومفردها بارجة، وهي سفن حربية كبيرة، عُرفت في المصادر التاريخية المبكرة التي تعرضت لفتح المسلمين لبلاد السند، وقد عربها العرب عن اسم بيرة، وكان أول معرفة العرب بها عند التقائهم ببوارج لصوص البحر من القراصنة، ثم استعملها العرب في مياه الهند[196]، وكانت أكثر ما تستعمل بسواحل الهند وسيلان، وأكثر من استعملها القراصنة الهنود والفرس[197].

د- الشاتوري: وهي سفن استعملها قراصنة المحيط الهندي، وكانت تبحر بشراع أوبمجاديف وهي سريعة تزيد سرعتها على السفن الكبيرة[198].

هـ- الداو: سفن ذات حجم كبير، بشراع واحد، لها المقدرة على حمل الكثير من البضائع عند سفرها في البحر، كانت تصنع في كوشين على ساحل الملبار في الهند، وهي عادة بشراع واحد، ويميل الصاري بانحدار جهة الأمام من أجل الحفاظ على السفينة في حالة تعرضها للأمواج، وقد عدَّل العرب في هذه السفن حيث جعلوها بصاريتين، كما قاموا بتسليحها للتفتيش على سفن الأعداء، ونتيجة لِمَا تميَّزت به من قوة ومتانة وسعة استعملها قراصنة المحيط الهندي وبحر العرب كسفن لهم[199].

أما عن نوعية الأسلحة التي استخدمها القراصنة فكانت الأسلحة تقليدية المعروفة كالسيوف والرماح والسهام والنشاب[200]، وقد حملوها معهم لإخافة أعدائهم أو للقتال إذا فرض عليهم، ومع ذلك كانت مراكبهم كثيراً ما تتعرض للخراب؛ أما بسبب الرياح الشديدة التي كانت تهب في البحر، أو بسبب ارتطامها بصخور بعض الجزر ذات السواحل الجبلية، أو بسبب تعرضها لهجوم مراكب الدولة، وهو ما جعل القراصنة في المحيط الهندي يتجهون إلى استعمال السفن القوية والكبيرة والقادرة على تحمل كوارث البحر ومشاقه.

المبحث الرابع
دور حكام عُمان والهند في محاربة القرصنة

لم تكن عُمان البلد الوحيد الذي تضرر من خطر القرصنة ومشكلاتها في العصر الإسلامي، بل تضرر منها معظم البلدان المطلة على سواحل المحيط الهندي وبحر العرب والخليج العربي، وعلى الرغم من أن البحَّارة والمسافرين عانوا من هؤلاء القراصنة فوق مياه البحار المذكورة فإنهم لم يكونوا مصدر تهديد خطير بالقياس إلى قراصنة البحر المتوسط[201]، الذين كانوا يهاجمون الموانئ، ويحرقون السفن بعد نهب ركابها، وقد فرض هذا الخطر على جميع الدول ضرورة القيام بإجراءات صارمة لمواجهته بعد أن عكس نفسه على اقتصادها وأوضاعها المختلفة، ولِمَا سببه من انقطاع في طرق الملاحة البحرية التي تربطها بالعالم، ومن هذا المنطلق تباينت ردود أفعال الدول التي عانت من القرصنة بما فيها عُمان والهند، واختلفت في طرق محاربتها للتخفيف من آثارها.

أولاً- دور حكام عُمان في التصدي للقرصنة:

تؤكد المصادر التاريخية التي عدنا إليها في دراستنا هذه أنه كان لحكام عُمان في العصر الإسلامي موقفاً صارماً وشجاعاً تجاه ما كان يقوم به القراصنة في مياه المحيط الهندي، إذ كان لهم الدور الأكبر والأعظم في محاربة القرصنة، لاسيَّما وأنهم كانوا من أكثر الناس تضرراً من هذه الظاهرة بحكم ما شهدته بلادهم من نشاط تجاري بحري، أدَّى إلى كثرة توافد السفن التجارية على موانئهم، فضلاً عن موقع بلادهم الاستراتيجي الهام كهمزة وصلٍ ربطت بلدان المشرق ببلدان المغرب، لوقوعها على خطوط التجارة العالمية التي تفرض على معظم السفن الرسو في موانئها، والتزود بما تحتاج إليه من مُؤَن، بحكم بُعد المسافة بين بلدان تلك السفن، وتوسط بلاد عُمان لها. وقد أقلقت ظاهرة القرصنة حُكَّام عُمان منذ فجر الإسلام، كما أقلقت غيرهم من حكام البلاد الساحلية،

فراحوا يضعون نصب عينيهم مهمة محاربتها للحد من أضرارها التي انعكست بشكل مباشر على التجارة وضرائبها التي كانت تُعدُّ من أهم مصادر الدخل الأساسية لحكام عُمان[202].

ومن الملاحظ أن قِدَم القرصنة في السواحل العُمانية وغيرها من الأخطار التي عادة ما كانت تأتي من البحر هي التي دفعت: جيفر وعبد ابني الجلندي بن شمس الأزدي - ولاة بلاد عُمان منذ دخولها في الإسلام- إلى أن يعطوا هذه الظاهرة جل اهتمامهم[203]، بعد أن وجدوا فيها ما يمكن أن يؤثر على أمن بلدهم البحري وسمعتها أمام البلدان التي تعاملت معها تجارياً عبر البحر، ويبدو أن صرامتهم مع كل من تُسوَّل له نفسه التفكير في قطع الطريق على السفن التجارية المبحرة في مياههم خلقت حالةً من الأمن والاستقرار في المنطقة؛ لإغفال المصادر التي بين أيدينا عن ذكر شيء عن القرصنة فيما بعد، حتى عهد الإمام غسان بن عبد الله الفجحي سنة 192هـ/ 807م الذي منذ أن بُويع بالإمامة في السنة المذكورة، وما قبلها وبوارج المفسدين[204] القراصنة الهنود والفرس تجوب بحار المحيط الهندي، والخليج العربي، ووصل الأمر ببعضها إلى الرسو في أطراف السواحل العُمانية لترقب السفن المارة فيها لمهاجمتها، ونهب ما فيها[205]. وقد كانت أساليب القراصنة هذه من الأمور التي أزعجت الإمام غسان وأقلقته، بعد أن لاحظ أضرارها اليومية على تجارة بلاده، وأمنها واستقرارها البحري، لهذا كان قرار حماية مياه عُمان البحرية من قراصنة المحيط الهندي من أوائل القرارات التي اتخذها الإمام المذكور منذ توليه حكم عُمان، فأمر بتجهيز الجند، وأعداد الزوارق[206] البحرية لملاحقة القراصنة حيثما كانوا في السواحل العُمانية، وفي داخل مياه المحيط الهندي، ويعد هذا الإمام أوَّل من أتخذ الزوارق وسيلة لمحاربة القرصنة[207]، فأعد منها أسطولاً متكاملاً بنواخيذه وبحارته وجنوده وعتاده، بعد أن هيأهم جميعاً ودربهم على الحماية البحرية، ومن المعروف لدينا أن الزوارق هي قوارب صغيرة كان الصيادون العُمانيون وما زالوا أكثر من يستعملها في البحر لصيد الأسماك. ولكن السؤال الذي يضع نفسه أمامنا هنا: **لماذا استخدم هذا الإمام الزوارق دون غيرها، مع أن هناك سفناً حربية كبيرة كان لها القدرة على ملاحقة القراصنة وطردهم؟**

والإجابة على هذا السؤال يمكن أن نحددها من خلال الصفات التي اتصفت بها هذه الزوارق؛ فبحكم صغر هذا النوع من القوارب وخفته، ولمقدرتها على الإبحار السريع، وفي أي وقت كان، أمر الإمام غسان باستخدامها، إضافة إلى رغبته في توفير أكبر عدد منها في البحر

للمراقبة والمطاردة، مما لا يكلفه الكثير من الأموال التي قد تؤثر على بيت مال دولته إذا ما استعمل غيرها من السفن الكبيرة المكلفة مادياً، إضافة إلى خِفَّة انتشار هذه الزوارق، وسرعة تحميلها بالرجال والعتاد، وقدرتها على الهجوم السريع على أي سفينة قد يرونها تابعة للقراصنة، والالتفاف حولها ومحاصرتها، ثم مهاجمتها، أو إجبارها على الفرار. ويبدو أن نجاح القوات البحرية العُمانية في مهامها هذه شجع الإمام غسان على توسيع أسطوله البحري، ومدَّه بما يحتاج إليه من السفن والقوارب العسكرية الأخرى، لاسيَّما بعد نجاحه في طرد بوارج القراصنة الهنود والفرس، لهذا مد الأسطول العُماني بالشذوات[208] والغرف، وهما نوعان متشابهان من السفن الصغيرة المهيأة لغزو القراصنة البحري، وقد ميَّز هذا النوع من السفن الصغيرة بأنها أخف سيراً، وأسرع جرياً في البحر، وأيسر مؤونة في ذلك العهد[209].

ومن المُسلَّم به، أن ما قام به الإمام غسان من جهود في حماية المياه العُمانية من قراصنة المحيط الهندي هو دليل على ما كان يكنه في قلبه من نية الإصلاح ونشر الأمن والاستقرار في بحار بلاده، ومع ذلك نجد أن قوة بوارج القراصنة وانتشارها في مدة الدراسة لم يكن من السهل التخلص منه بضربة واحدة، بل أن الأمر في حاجة إلى وقت أطول ليتم القضاء عليه قضاء تاماً أو حتى التخفيف منه، إلاّ أن من أكثر الأمور التي وقفت عائقاً في وجه هذا الإمام لتنفيذ مخططه هو توفيره الدعم المادي الذي سيمكنه من بناء الأسطول البحري العُماني وتقويته، لاسيَّما وأنه كان يعاني من عَجْزٍ شديدٍ في مداخل بيت المال (خزانة الدولة)، الذي قد يكون سببه انقطاع وصول السفن إلى موانئ عُمان، وقلة الدخل الجمركي والضرائب التي كانت تفرض على سلع التجار، وركود الأسواق لعدم وصول البضائع إليها، وهو ما دفعه - مثلما تذكر كتب التاريخ - إلى البحث عن مصادر تموين أخرى له ولقواته، حتى يتمكن من إعادة تنظيم أسطوله البحري، وبحكم تأثير القرصنة على التجارة اتجه الإمام غسان إلى التجار، مبيناً لهم ما للقرصنة من انعكاسات على تجارتهم وبلادهم، طلباً منهم مدَّ يَدِ العون له بقرضه مبلغاً من المال يتم أداءَه من بيت المال عندما تعود الأمور إلى طبيعتها، بعد طرد بوارج الهنود التي كانت تطوف حول سواحل عُمان، وقد خصَّ الإمام غسان التجار بذلك الطلب لأنهم كانوا أكثر الناس تضرراً من القرصنة، ومن المؤسف أن هؤلاء التجار اعتذروا عن مساعدته، مبررين ذلك بأمور متعلقة بالخسائر التجارية التي يتعرضون لها بسبب ركود التجارة، مما لن يمكنهم في الوقت ذاته من تقديم يد العون له، حتى يتمكن من تحقيق ما كان يصبو إليه، ومع ذلك تقبَّل الإمام المذكور تلك الأعذار؛ مع أنه لم يقتنع بها، الأمر الذي دفعه

إلى الاتجاه إلى أصحاب الأموال من كبار ملاك الأراضي والمزارعين وأهل الحرث الذين تحججوا أيضاً بعجزهم المالي في تسيير أمورهم، وعبَّروا عن ذلك بأنه ليس في أيديهم شيء مما يكفي لذلك، وعلى الرغم من هذا لم يدخل اليأس إلى قلب الإمام غسان الذي لم يكن أمامه إلاّ الاتجاه إلى كبار رجال الدولة من الوزراء والعمال وأرباب السلطة والمسؤولين فيها عارضاً عليهم مشكلة القرصنة، وما لها من أضرار على سواحل بلادهم التي كانوا على عِلْمٍ مُسبق بها، طالباً منهم إقناع أصحاب الأموال من التجار وكبار ملاك الأراضي بدعم مخططه الذي كان قد بدأ به، في حين حث الوزراء والعمال أنفسهم على المشاركة بأموالهم لدعم الأسطول العُماني، على أن يتم تعويضهم من بيت المال، وقد دفعت كثرة الحجج التي أتى بها هؤلاء الوزراء والمسؤولين، الإمام المذكور إلى عزلهم عن مناصبهم، وتعين وزراء وعمال خلفاً لهم[210].

ومن الملاحظ أن موقف كبار التجار، وملاك الأراضي الزراعية، والمسؤولين شجع الإمام غسان - الذي عرف عنه محاربته للظلم، وإقامته لحدود الله - إلى أن يعتمد على نفسه في محاربته للقراصنة، مما جاء بنتائج إيجابية انعكست على حياة الناس؛ فعظمت النعمة على أهل عُمان في عهده، وأطمأن الناس في البر والبحر، وكثرة الخيرات، وعظمت البركات، وبورك لأهل عُمان في زرعهم، وربح التجار، وأخصبت الأرض، وعاشت البلاد حياة خير ونعمة مدة من الوقت خلال عهد هذا الإمام[211].

وقد بلغ من خطورة القرصنة البحرية في عهد الإمام غسان إلى يقف الشارع العُماني موقفاً مؤيداً ومناصراً لِمَا كان يقوم به، وراح مشايخ وعلماء الأمة في عُمان يصدرون الفتاوى الدينية الداعية إلى مناصرته ودعمه بالمال لكي يتصدى لخطر هؤلاء اللصوص الذين عاثوا في البحر فساداً[212].

وعلى أية حال، فقد واصل من جاء بعد الإمام غسان من أئمة عُمان كفاحهم ضد القراصنة في المحيط الهندي، وبذلوا الغالي والنفيس لأجل التخلص منهم ومن خطرهم، وتكلفوا الأموال الطائلة لأجل تعزيز قوة الأسطول البحري العُماني الذي كان قد وضع أسسه الإمام غسان، ومن أشهر هؤلاء الأئمة الذين سطر التاريخ أسماءهم من نور في هذا الجانب الإمام المهنا بن جيفر الفجحي اليحمدي الأزدي (ت: 230هـ/ 844م) الذي بويع بالإمامة سنة 226هـ/ 840م، وعلى الرغم من المدة الزمنية القصيرة التي حكم فيها هذا الإمام إلاّ أنه ترك بصمات عظيمة في المجال البحري،

وفي محاربة القرصنة، بعد أن عزز قواته البحرية في السواحل العُمانية، وفي المحيط الهندي بأسطول ضخم بلغ تعداده ثلاثمائة بارجة حربية مسلحة بالأسلحة العصرية الحديثة بالنسبة لذلك العهد، وتحمَّل جميعها العلم العُماني، وقد شكلت قوته هذه أعظم قوة بحرية كانت تجوب سواحل جنوب شبه الجزيرة العربية، لاسيَّما وأنه قد عززها بقوات برية انتشرت في الثغور العُمانية وموانئها لحمايتها وحماية السفن الراسية فيها من أي وجود للقراصنة[213].

لقد ظل الأسطول العُماني في المدة المذكورة سيد المحيطات والبحار بفضل ما بذلت من جهود لدعمه والنهوض به وتطويره، مما أدى إلى تأمين خطوط التجارة البحرية التي ربطت عُمان بغيرها، بعد أن تمكَّن من دحر سفن القراصنة التي كانت تتمركز في بعض مناطق المحيط الهندي وجُزُره إلى مناطق وبلاد بعيده، خاصة وأن هذا الأسطول - على ما يبدو- لم يكتفِ بالإبحار في السواحل العُمانية لحمايتها فحسب، بل تعمَّق في مياه المحيط الهندي ليصل إلى بلاد ارتبطت مع عُمان بعلاقات تجارية متينة مثل شبه القارة الهندية. وقد بلغت قوة هذا الأسطول ذروتها في عهد الإمام (الصلت بن مالك بن بلعرب الخروصي) (230 - 275هـ/844 - 888م)، الذي أسس قوة بحرية قوية وضخمة سيطرة بشكل كامل على السواحل الجنوبية للجزيرة العربية، وبلغت في إبحارها حتى جزيرة (سقطرى) الواقعة في المحيط الهندي قبالة السواحل اليمنية، والقريبة من القرن الأفريقي، وقد ظل جزء من هذا الأسطول المكون من مائة بارجة حربية يجوب السواحل الجنوبية من عُمان إلى سقطرى، ومن الملاحظ أن هذه القوة البحرية الضخمة التي كانت تشق عباب المحيط ليلاً ونهاراً وعليها راية عُمان البيضاء كانت سبباً في مغادرة سفن القراصنة من مياه المحيط الهندي خوفاً منها ومن بطشها[214]، لهذا شهدت هذه المرحلة هدوءاً نسبياً لظاهرة القرصنة البحرية في السواحل الشمالية للمحيط الهندي لعدم إشارة المصادر التي بين أيدينا لأي وجود للقراصنة في السواحل العُمانية والجنوبية للجزيرة العربية.

ومهما يكن من أمر، فقد واصل الأئمة العُمانيين اهتمامهم بحماية المحيط الهندي، على الرغم من انفلات الأمن البحري الذي تعرضت له السواحل العُمانية بعد وفاة الإمام الصلت بن مالك، لاسيَّما خلال حكم الإمام راشد بن النضر اليحمدي الذي عرف بسوء سيرته، وانتشار المفاسد، وقطع الطريق في عهده، إلاّ أن هذه الأوضاع لم تستمر طويلاً، فسرعان ما تم عزله، ومبايعة الإمام عزان بن تميم الخروصي سنة 277هـ/ 890م، الذي في عهده تم إعادة أمجاد القوى البحرية العُمانية، بعد حثه لأسطوله البحري للخروج مرة أخرى إلى مياه المحيط الهندي لتأمينها

والحفاظ عليها من أي خطر قد يهدد السفن القادمة أو المغادرة لموانئ بلاده[215]، وقد خلق هذا الإجراء حالة من الطمأنينة في المياه العُمانية ساعدت على عودة الحياة إليها، خاصة بعد أن بَعُدَ عنها خطر القراصنة الذين تعمقوا بسفنهم إلى داخل المحيط الهندي خوفاً من الأسطول العُماني.

وقد دفعت القرصنة البحرية هؤلاء الحُكَّام وغيرهم من العرب إلى القيام بتسليح بعض سفنهم، لاسيَّما المعروفة بـ: **"الداو"** والخروج بها إلى البحر الأحمر والخليج العربي والمحيط الهندي للبحث عن سفن اللصوص لمحاربتها وطردها، ويبدو أن ما تميزت به هذه السفن من سرعة وقدرة على الملاحقة جعلت القراصنة أنفسهم يستعملونها كسفن لهم[216].

ومن المسلم به، أن قوة وضعف القرصنة كانت تعتمد على قوة وضعف الدولة العُمانية، وأسطولها البحري، فكلما كانت الدولة قوية، والأسطول قوياً أضعف هذا من موقف القراصنة، وكلما كانت ضعيفة زاد هذا من قوة القراصنة، وهو ما تم استنتاجه من خلال دراستنا لتاريخ القرصنة في سواحل المحيط الهندي، وقد شكلت الحقبة الزمنية منذ القرن الرابع الهجري/ العاشر الميلادي وما بعدها من أكثر الحقب التي تعرض فيها الأسطول العُماني والدولة العُمانية لنكبات مختلفة، كانت سبباً في عودة نشاط القراصنة إلى المحيط الهندي؛ إذ أنه مع بداية الثلث الثاني من القرن المذكور دخل الأسطول العُماني في صراع مع القرامطة الذين كانوا قد سيطروا على الخليج سنة 331هـ/942م، ومع ذلك تمكن هذا الأسطول من التصدي لأسطول القرامطة وتدميره تدميراً كاملاً، إلاّ أن الصراع الشديد الذي ظهر بين القرامطة والبويهيين على الأراضي العُمانية - فيما بعد - أدى إلى أن تقوم السفن الحربية البويهية سنة 355هـ/ 965م بمهاجمة سفن الأسطول العُماني الراسية في موانئه وتدمير ثمان وتسعين سفينة منها تدميراً كاملاً[217]، مما أثر بشكل كبير على البحرية العُمانية، وهز من مكانتها، حتى أن هذه الخسارة الفادحة في قوات عُمان البحرية، وما شهدته البلاد من صراعات بين القوى المتناحرة حول حكم عُمان، وانشغال الحكام بما هم فيه من خلافات شجع القراصنة على العودة إلى نشاطهم مرة أخرى في مياه المحيط الهندي، وهو ما لحظناه من خلال الإشارة التي أوردها لنا المؤرخ والرحالة بزرك[218] على لسان أحد الربابنة الذين تعرضوا لخطر القراصنة في البحر في القرن المذكور، وذلك عندما هاجمتهم سبعون بارجة من بوارجهم، وتحديداً بين كلة وعُمان، ويُبين لنا هذا العدد الكبير لبوارج القراصنة أن الأمور في المدة المذكورة كانت في حالة تفلت كامل، مما شجع هؤلاء اللصوص على الخروج إلى البحر، والتعرض

للسفن التجارية المسافرة إلى عُمان دون خوف من حكامها وأساطيلهم البحرية التي كانت منشغلة بما هم فيه من صراعات وفتن.

وخلاصة القول، أنه من خلال ما جاء في المؤلفات التاريخية وكتب الرحلات التي أرَّخت لتاريخ عُمان البحري والمحيط الهندي، - الطريق الرسمي لخطوط التجارة والسفر إلى الهند - مثل مؤلفات الرحالة الإيطالي ماركو بولو (ت: 725هـ/ 1324م)، والرحالة المغربي ابن بطوطة (ت: 779هـ/ 1377م) وغيرهما، يتبين لنا أن حركة القراصنة في المحيط الهندي في العصر الإسلامي لم تفتر، ومع هذا يكشف لنا النشاط التجاري المزدهر الذي شهدته العلاقة بين عُمان والهند في مدة الدراسة، وما صحبها من تبادل مستمر لأنواع البضائع والسلع التجارية التي كانت تصل بشكل دائم إلى موانئ الدولتين؛ أن هناك دوراً كبيراً وعظيماً قام به بعض حكام عُمان والهند في محاربة القراصنة - الذين ورد ذكرهم في مؤلفات الرحالة المذكورين -، أدى إلى تأمين خطوط التجارة البحرية، وتسهيل تجارة العبور بينهما، ومن العجيب أن المصادر التاريخية قد غفلت عن ذكر ذلك الدور، لاسيَّما من القرن الخامس إلى القرن العاشر الهجريين/ الحادي عشر إلى السادس عشر الميلاديين، إلاّ أن استنتاجنا هذا حول موقف حكام عُمان من القرصنة ومحاربتها وحماية المحيط الهندي - رغم عدم ذكر المصادر لذلك - جاء من خلال الإشارات البسيطة التي أوردتها المصادر نفسها حول التبادل التجاري النشط في ذلك العصر بين الدولتين العُمانيَّة والهندية، مما يؤكد لنا أن هناك موقفاً صارماً من قبل حُكام عُمان تجاه هذه الظاهرة، لم تشر إليه كتب التاريخ التي انشغل مؤلفوها في تدوين التاريخ السياسي دون غيره بسبب ما كان دائراً في عُمان من صراعات دامية وفتن بين حُكامها وقبائل المنطقة، أو بين القوى المتناحرة التي كانت طامعة في السيطرة على هذا القطر العربي الذي عرف بموقعه الاستراتيجي الهام وخيراته، لذلك تسبب هذا النقص في المعلومات في إحداث فجوة تاريخية وفراغ لن تملئه سوى الكتب والمخطوطات التاريخية العربية العُمانية والإسلامية والأجنبية التي لم ترَ طريقها إلى النور إلى الآن، وما زالت في خزائن الكتب العربية والعالمية العامة والخاصة، وبظهورها قد تتكشف لنا العديد من المعلومات التي عن طريقها نستطيع أن نسدَّ الهوة التاريخية التي تتمثل في تكملة أحداث تاريخ عُمان البحري، والقرصنة، وموقف الحكام منها، وتحديداً من القرن الخامس إلى القرن العاشر الهجريين/ الحادي عشر إلى السادس عشر الميلاديين، لاسيَّما وأن كتب التاريخ المتأخرة التي دونت عن تاريخ عُمان الإسلامي، تبرز دور هذا الأسطول مرة أخرى في حماية المياه العُمانية من الغزاة واللصوص الذين كثيراً ما

كانوا يحاولون مهاجمة سواحل المنطقة وبسط سيطرتهم عليها، فكانت السفن الحربية التابعة للأسطول العُماني لهم بالمرصاد، وتحديداً في عصر دولة اليعاربة التي تأسست سنة 1034هـ/ 1624م، ودولة البوسعيد التي تأسست سنة 1157هـ/ 1744م، ومازالت محافظة على أمجاد العُمانيين البحرية حتى يومنا هذا[219].

ثانياً- موقف حكام الهند وتجارها من القرصنة:

كانت بلاد الهند أيضاً أكثر من تضرر من خطر القرصنة قبل غيرها، خاصة وأن معظم من كانوا يقومون بمثل هذه الأعمال هم من الهنود أنفسهم، أو من البلاد المجاورة لهم، ومع أننا لم نجد في المصادر التي بين أيدينا سوى إشارات محدودة ومتأخرة حول محاربة ملوك الهند للقراصنة في البحر، إلاّ أن تلك الإشارات اليسيرة على قلتها دليلاً على أن هناك رفضاً ومحاربةً شديدةً لهذه الظاهرة من قِبَل ملوك الهند منذ القدم، لِمَا لها من عواقب وأثار انعكست على سمعت هذه البلاد وتجارتها، وممن ورد ذكره في المصادر من ملوك الهند الذين حاربوا القرصنة في سواحل المحيط الهندي، ووقفوا موقف صارم منها في الحقبة المتأخرة من التاريخ الإسلامي: السلطان عمود، أعظم ملوك كجرات (864 - 917هـ/ 1459 - 1511م) الذي أعد أسطولاً ضخماً أخضع به القراصنة الذين بلغوا سواحله ما بين عامي 857 و 874هـ/ 1453م و 1469م[220]، والسلطان محمود الذي كان من خلفاء السلطان محمد البهمني الأقوياء (ت: 896هـ/ 1490م)، وقد كان من أشد من حارب القرصنة، بعد أن أزعجته سيطرة بهار الكيلاني زعيم القراصنة على موانئ كجرات، ونهبه لأموال التجار وبضائعهم، ونشره للفوضى، وإرعابه لسكان هذه الجزيرة وتجارها وملاحيها وصياديها، وقد دفع هذا الأمر السلطان محمود إلى تجهيز أسطول بحري كبيرة قوامه ثلاثمائة سفينة حربية هاجم بها القراصنة وقضى عليهم بعد أن ألقى القبض على زعيمهم الكيلاني، ويبين لنا حجم هذا الأسطول أن القراصنة في هذه المنطقة شكلوا قوة ضاربة لم يكن يستهان بها[221]، في حين يذكر لنا ابن بطوطة[222] أن سلطان سيلان أيْرِي شَكَرْوَتي - وكان من المفسدين - عندما تخرج سفنه التجارية المحملة بأنواع البضائع مسافرة إلى اليمن كان يأمر بالاستعداد لخروجها، ويحشد الرجال والعتاد لحمايتها من خطر اللصوص، كما كان نواخيذ وبحارة بلاده يخرجون بأنفسهم لحماية مراكبهم عند إبحارها في المحيط الهندي، ونلاحظ هنا بأن أساليب هؤلاء الحكام اختلفت في محاربتهم للقرصنة، مما قطع المجال أمام القراصنة لمهاجمة السفن المبحرة في عرض البحر، ودفعتهم إلى الابتعاد عنها.

وعلى الرغم مما شهدته بعض أقاليم بلاد الهند من جرائم سرقة ونهب بالقوة لأموال التجار والميسورين إلاّ أن ذلك لم يكن برضا حكامها الذين وقفوا من هذه الجرائم السيئة موقف الرافض، وقد دفعتهم مثل هذه الأعمال إلى أن يصدروا الأحكام الصارمة والشديدة بحق من يقومون بمثل هذه الجرائم تصل إلى حد القتل للسارق وقاطع الطريق[223]، مما يظهر لنا صدق نيتهم في مجابهة هذه الظواهر السيئة التي عانى منها المجتمع الهندي في البر والبحر.

وعلى أية حال، فقد بلغ الأمر ببعض مُلاَّك السفن التجارية الكبرى والربابنة والنواخيذ الهنود - عندما لا يجدون الحماية من الدولة - إلى الاعتماد على قوتهم وما معهم من بحارة وركاب في الدفاع عن أنفسهم في حالة تعرضهم لأي هجوم من قبل القراصنة، لذلك كانوا يُلحقون بسفنهم رجال كانت لديهم خبرة ودراية بفنون الحرب، ومقدرة على المواجهة والقتال، ويذكر ابن بطوطة[224] أن السفن المعروفة بـ: **"الجاكر"** التي كان قد سافر بها في مياه المحيط الهندي كانت تضم عدد من المقاتلين الأشداء منهم خمسون رامياً، وخمسون من المقاتلة الحبشان، مهمتهم حماية هذه السفينة في أثناء إبحارها من أي هجوم قد تتعرض له من قبل القراصنة في أي لحظة، في حين ضمَّت أكبر سفن المحيط الهندي وأضخمها المعروفة بـ: **"الجنك"** ألف رجل، منهم البحرية ستمائة، والمقاتلة من الرماة وأصحاب الدرق والجرخية الذين يرمون بالنفط أربعمائة، إضافة إلى ما يتبعها من سفن حماية أخرى تعرف بـ: **النصفي والثلثي والربعي** للدفاع عنها في حالة تعرضها لأي هجوم[225]، مما يظهر لنا مدى خطر هؤلاء القراصنة، وما كان يُدفع من أموال طائلة تبذل لتأمين السفن، ولاستئجار الرجال والعتاد لمحاربتهم.

ومن خلال كل ذلك يمكن القول، إن المحيط الهندي شكَّل عبر التاريخ همزة الوصل التي ربطت عُمان بالعالم، لاسيَّما بالبلاد ذات الحضارات العريقة، والثقل التجاري الكبير مثل الهند والصين وشرق أفريقيا وغيرها، حتى أنها أثَّرت وتأثرت بتلك الحضارات وتاريخ شعوبها، فضلاً عن التفاعل التجاري الذي قام بين عُمان والهند تحديداً، وحركة السفن النشطة والمستمرة بين موانئها التي كانت سبباً في أن تصبح خطوط التجارة التي ربطت الدولتين ببعضها محطَّ أنظار المتربصين واللصوص والسرّاق الطامعين في قطع الطريق على السفن واغتنام ما فيها من أموال وبضائع، حتى إن هؤلاء اللصوص القراصنة كانوا يترقبون لحظات الضعف والفوضى سواءً في

الهند أو في عُمان لكي يقوموا بنشاطهم ضد أي سفينة مبحرة في المياه العُمانية أو المياه الهندية أو غيرها.

وفي الوقت نفسه، وجدنا إن القرصنة في المحيط الهندي لم تكن قاصرة على السُّراق واللصوص وقطاع الطرق والمجرمين فقط، بل زاولها بعض حُكام البلاد الهندية والبلاد العربية، وصارت مصدراً من مصادر دخلهم ودخل دولهم الأساسية، حتى شكّل قراصنة المحيط الهندي في العصر الإسلامي قوة لا يستهان بها، لِمَا امتلكوه من سفن ورجال وعتاد قد لا تملكه دولة لها كيانها وأراضيها وجيشها وثرواتها.

لقد كانت القرصنة البحرية من أكثر ما يعكِّر صفو بال حكام عُمان والهند، ويؤثر في تواصل العلاقات التجارية بينهما، لِمَا يؤديه قطع الطريق والبسط على السفن من ركود في الحركة التجارية بين البلدين، أو توقفها في بعض الأوقات، ويتسبب في نتائج سلبية على اقتصاد الدولتين، حتى أصبحت القرصنة في المحيط الهندي واقع لا يمكن التقليل منه، أو التهاون به، ومع ذلك لم يكن ليشكل خطراً عظيماً، وإلاّ لما نشطت التجارة في البلدان التي تطل موانئها على شواطئ المحيط الهندي، ولما نشطت تجارة عُمان أو الهند مع دول جنوب شرق آسيا، ودول الساحل الشرقي لأفريقيا، والدول المطلة على شواطئ البحر الأبيض المتوسط وموانئها مثل الإسكندرية وغيرها.

ومع ذلك، شكَّلت القرصنة البحرية في المحيط الهندي هاجس وهم كبير وقع على عاتق كل من تولى حكم عُمان منذ دخولها الإسلام، وقد أدى حكام عُمان في القرون الأولى للهجرة الدور الأعظم في هذا الجانب، مما كلفهم الكثير من الأموال والعتاد لبناء قوة بحرية عظيمة يستطيعون من خلالها مجابهة أي قوة بحرية قد تتعرض لسفن بلادهم التجارية أو سفن البلدان التي تعاملت معهم تجارياً، في حين إن هناك جهوداً لا يمكن إنكارها صدرت من قبل بعض زعماء وحكام الهند لمحاربة القرصنة في السواحل الهندية، وفي مياه المحيط الهندي نفسها، وعلى الرغم من بساطة المعلومات التي تحدثت عن ذلك، إلاّ أن ما رصدناه على قلته يعد دليل على تلك الجهود التي بذلوها لصد ذلك الخطر.

وعلى أية حال، فقد وجدنا بأن هناك شحة في المعلومات التي يمكن أن نستفيد منها في موضوع القرصنة، لاسيَّما من القرن الخامس إلى القرن العاشر الهجري/ الحادي عشر إلى السادس عشر الميلادي، ولا يعني هذا أنه لم يكن هناك قرصنة أو أنها توقفت في المحيط الهندي والسواحل

العُمانية، كما أنه لا يعني أنه لم يَعُد هناك محاربة لها من قبل حكام وأئمة عُمان بل على العكس من ذلك، فقد كانت هناك قرصنة، كما كانت هناك مقاومة شديدة لها من قبل هؤلاء الحكام، والدليل على ذلك ما جاء في كتب البحارة والرحالة، إلاّ أن المشكلة تتمثل في عدم تدوين كتب التاريخ لدور هؤلاء الحكام، لانشغالها بتدوين الأحداث السياسية المتسارعة التي شهدتها عُمان خلال المدة التي ذكرناها سلفاً، في حين نجد أن الجانب الأخر من سواحل جنوب الجزيرة العربية الغربية (سواحل اليمن) شهدت نشاط تجاري كبير، واجهه ظهور جماعات متعددة من لصوص البحر الذي كانوا يتربصون بالسفن المتجهة إلى الموانئ اليمنية أو المغادرة لها لسطو عليها ونهبها، ومن العجيب أن المعلومات التي تناولت هذا الظاهرة توافرت في المصادر التاريخية المتأخرة من العصر الإسلامي بعكس ما جاء عن القرصنة البحرية في السواحل العُمانية المبكرة من القرون الإسلامية الأولى.

الفصل الثالث

القرصنة البحرية في السواحل اليمنية

في العصر الإسلامي

توطئة

من المعروف تاريخياً عن اليمن أنها تطل على بحرين من أهم بحار العالم، هما البحر الأحمر (القلزم) وبحر العرب الذي يعد جزء من المحيط الهندي، وتأتي أهمية البحرين المذكورين كونهما يمثلان أهم طرق الملاحة البحرية العالمية عبر العصور، فموقع اليمن على مضيق باب المندب في الجزء الجنوبي الغربي من القارة الأسيوية عند ملتقى البحر الأحمر وبحر العرب، أعطى لها أهمية إستراتيجية واقتصادية وتجارية، وقد فرض هذا الموقع الإستراتيجي على جميع السفن القادمة من جنوب شرق آسيا وبلاد الهند والساحل الشرقي الجنوبي لأفريقيا المرور بالمياه اليمنية لوقوعها على خط التجارة العالمي المتجه شمالاً إلى الحجاز وبلاد الشام ومصر وشمال غرب أفريقيا التي تنقل منها البضائع التجارية إلى البلاد الواقعة شمال البحر المتوسط (بحر الروم) وإلى غيرها، كما أعطى هذا الموقع نفسه لليمن أهمية تجارية ساعدت على أن تصبح من أهم مراكز الثقل التجاري، ومن أهم مواقع التموين للسفن القادمة من بلاد الهند وغيرها، إذ كانت هذه السفن تمر باليمن لتتمون بما تحتاج إليه من ماء وغذاء، وللحصول على قسط من الراحة حتى تتمكن من مواصلة رحلتها إلى البلاد المتجهة إليها، كما تقف بعض السفن في الموانئ اليمنية لإصلاح ما خرب فيها بسبب شدة الرياح، وقوة تدفق الأمواج وغير ذلك.

وقد كانت حقبة التاريخ الإسلامي المتأخرة من أكثر المراحل التي انتعشت فيها التجارة اليمنية الداخلية والخارجية وتحديداً من القرن السادس إلى القرن العاشر الهجري/ الثاني عشر إلى السادس عشر الميلادي، إذ شهدت فيها الموانئ اليمنية حركة نهوض تجارية قوية، لاسيَّما بين اليمن ومواقع الثقل التجاري العالمي في ذلك الحين في جنوب شرق آسيا أو بين اليمن وموانئ البلاد القريبة منها الواقعة على الساحل الشرقي لأفريقيا كموانئ مصر والسودان والحبشة وغيرها وذلك بعد أن لقيت التجارة عناية خاصة واهتمام كبير من قبل ملوك الدول الذين حكموا اليمن في المدة المذكورة، مثل ملوك الدولة الأيوبية والدولة الرسولية والدولة الطاهرية الذين راحوا يسهلون ما

يمكن تسهيله للتجار، ويخفضون لهم في الضرائب، ويحسنون استقبالهم واستضافتهم عند وصولهم إلى اليمن، ويوفرون لهم مواقع الإقامة ليرغبوهم في التجارة مع اليمن، إلاّ أن أكثر ما كان يعكر صفوَ هذه التجارة ما كان يقوم به لصوص البحر من القراصنة الخارجين عن سيطرة الدولة من أعمال نهب واغتصاب لسفن التجار في عرض البحر، مما جاء بنتائج عكسية على هذه التجارة التي كانت تتعرض لحالات كساد في المدة المذكورة التي يشتد فيها خطر القراصنة، علماً بأن تقطع هؤلاء للسفن التجارية وغيرها كثيراً ما كان لقوة الدولة على السواحل اليمنية دوراً فيه؛ فكلما ضعفت الدولة وخفت رقابتها على البحار كلما زاد السطو على السفن، وهو ما جعل من القرصنة ظاهرة كان بروزها واختفائها مرهون بقوة أو ضعف الدولة وحكامها.

إن موضوع القرصنة البحرية في مياه اليمن من المواضيع المهمة التي هي في حاجة إلى دراسة معمقة لمعرفة بداياتها الأولى ودوافعها الحقيقية، ومن يقوم بها، والجهات الممونة لها، وانعكاسات ذلك التموين على ركود التجارة البحرية خلال بعض الحقب التاريخية، لانخفاض معدل السفن القادمة إلى موانئ اليمن، وتعد هذه الدراسة استكمالاً لدراسة تاريخ القرصنة البحرية في سواحل جنوب الجزيرة العربية والمحيط الهندي وبحر العرب وبحر عُمان الذي تناولناها في الفصل السابق.

المبحث الأول
أبعاد ظاهرة القرصنة في السواحل اليمنية ومراحل تطورها

تُعدُ القرصنة البحرية من المشكلات التي بُليت بها اليمن منذ أمدٍ بعيد، وقد انعكس اشتدادها في أوقات محددة على حركة التجارة فكانت سبباً في ركودها، وقد وجد القراصنة في سواحل اليمن المفتوحة والطويلة، وفي المراكب المحملة بأنواع البضائع القادمة إليها أو المغادرة منها خير وسيلة للعيش بعد مهاجمتها وسلب ما فيها من بضائع وأموال، وقد كلفت أفعال القراصنة المتهورة حكام اليمن وتجارها الأموال الكثيرة، ودفعتهم - ليس على مستوى اليمن بل على مستوى البلدان المتضررة - إلى ضرورة إيجاد حلول لمن يقطعون الطريق على السفن لردعهم عمّا يفعلونه من أعمال قد يتضرر منها اقتصاد هذه البلدان.

أولاً- عوامل انتشار القرصنة البحرية:

لم تعرف اليمن القرصنة البحرية خلال مدة التاريخ الإسلامي إلاّ بعد أن تجمعت هناك العديد من العوامل التي ساعدت على وجودها، ومن الطبيعي أن تكون عمليات السطو على السفن في البحر قد انتشرت قبل ذلك الوقت مع أن المصادر التاريخية التي بين أيدينا لم تذكر ذلك ولو حتى من باب الإشارة، لهذا من خلال دراستنا لهذه الظاهرة وتحديداً في المدة المذكورة التي عرفت بكثرة صراعاتها نجد أن هناك العديد من العوامل التي كانت سبباً رئيساً في معاناة اليمن من القرصنة، وليس معنى هذا أنه لم يكن هناك قطعاً للطريق في البحر فيما سبق؛ بل على العكس من ذلك، فقد تكون هناك حالات سطو تعرضت لها بعض السفن، كما قد تكون هناك جماعات عاشت على ذلك؛ ولكنها حالات نادرة - على ما يبدو- لم تدونها المصادر التاريخية التي أهملت ذكر ذلك لاهتمامها بتدوين ما كان يحدث من خلافات سياسية كانت تشغل الناس أكثر من غيرها، وهو ما تميزت به مؤلفات المؤرخين المسلمين وغيرهم في العصر الإسلامي، ومن الملاحظ أن ركود اليمن تجارياً

بسبب تلك الخلافات وقلة عدد السفن القادمة إلى موانئها في المدة السابقة لمدة الدراسة لم يشجع اللصوص على ركوب البحر، كما لم يجعل للقرصنة رواجاً ولا أهمية بينهم، علماً بأنه من خلال دراستنا لما جاء في المصادر وجدنا بأن من كان يقوم بمثل هذه الأعمال هم أفراد قدموا من البلدان القريبة أو المحيطة باليمن، ولم يكونوا من اليمنيين أنفسهم، ويبدو أن معظمهم كانوا من سكان البلدان الساحلية التي ارتبطت مع اليمن بعلاقات تجارية، لمعرفتهم بخطوط التجارة، وموعد خروج السفن، وعدد بحارتها، وما تحمله من أموال، وهو ما تؤكده المصادر[226]، ولا يعني هذا أنه لم يكن هناك قراصنة يمنيين، ولكن قد يكونوا قليلين مقارنة بغيرهم، لأسباب مختلفة منها: قوة الوازع الديني والأخلاقي الذي يحرم على المسلم إفزاع الآمن وإخافته بقطع الطريق عليه، والخشية من ركوب البحر، والخوف من عقاب الدولة، وهو ما جعل ذلك من أكثر الأسباب التي منعت أهل اليمن من قطع الطريق على السفن وسرقتها، ومن هنا يمكن أن نعيد عوامل انتشار القرصنة البحرية إلى الآتي:

1- الظروف المعيشية الصعبة التي كان يعيشها أهالي بعض المناطق الساحلية على الساحل الأفريقي، لدرجة يتحول فيها بعض الصيادين الفقراء إلى لصوص، بعد أن يعجزوا عن العيش من وراء الصيد في البحر.

2- ازدهار حركة النقل البحري في اليمن التي شبهها بعض المؤرخين بجبل طارق الشرق[227]، لموقعها الهام، ولكثرة توافد السفن إلى موانئها من الغرب والشرق عبر مضيق باب المندب الإستراتيجي.

3- ضعف الإجراءات الأمنية في البحار اليمنية لفشل بعض سلاطين الدول التي حكمت اليمن من مراقبة سواحلها الطويلة، أو التعمق فيها إلى الداخل؛ لعدم امتلاكهم أسطول بحري كبير مهيئاً تهيئة عسكرية، تكون مهمته حماية السفن من اللصوص، وحتى لو وجد فإنه لم يكن قادراً على التعمق في البحار لمطاردة هؤلاء، أو مراقبة الساحل اليمني الطويل.

4- انتشار الجزر المهجورة والمعمورة في مياه البحر الأحمر (القلزم) وبحر العرب التي ساعدت على أن تكون ملاذاً آمناً للقراصنة، ومكاناً لتخزين مسروقاتهم،

وأوكاراً لمهاجمة السفن التجارية المارة في البحر، وهو ما يؤكده القلقشندي[228] الذي أشار إلى أنه قد وجد في جزر القلزم قوم يعترضون السفن وينهبونها.

5- عدم تعامل بعض حكام اليمن بصرامة مع القراصنة الذين يتم إلقاء القبض عليهم، بتطبيق أحكام الشريعة الإسلامية عليهم، لأسباب قد يكون منها رغبتهم في أتباع أسلوب اللين معهم عسى أن يؤدي ذلك إلى توبتهم[229]، على الرغم من أن ديننا الإسلامي الحنيف حرم قطع الطريق، ووضع الأحكام التي تطبق على من يقوموا بمثل هذا العمل الذي يفزع الناس وينشر الرعب بينهم، ويمنعهم من السفر أو العمل في التجارة البحرية.

6- ضعف الوازع الديني عند من يقوموا بمثل هذه الأعمال، أو عدم وجوده لأن أكثر من عملوا في قطع الطريق كانوا - على ما يبدو - من غير المسلمين من أفريقيا والهند[230]، وعدد قليل لا يذكر من المسلمين[231]، الذين كان لبعدهم عن الإسلام وتعاليمه، وحالتهم المعيشية الصعبة دور في خروجهم إلى البحر للتكسب والعيش.

7- نجاح معظم عمليات القرصنة، وهو ما شجع على تكوين عصابات تجوب البحر وتترقب سير السفن لمهاجمتها ونهب ما فيها.

8- توافر الإمكانيات المادية لدى القراصنة، والمعدات القتالية من أسلحة متنوعة، وسفن مختلفة[232]، وخبرة في معرفة أماكن سير هذه السفن، واتجاه الرياح والنجوم، للسير في البحر ليلاً ونهاراً دون خوف منه أو الضياع فيه.

9- سهولة ترويج المسروقات وبيعها في بعض الجزر القريبة من اليمن[233]، وهو ما شجع القراصنة على المغامرة دوماً بعد أن شعروا بقيمة ما كانوا يحصلون عليه من أموال، مما ساعدهم على العيش وشراء السفن والأسلحة التي شجعتهم على الاستمرار في القرصنة[234].

ثانياً- تطور القرصنة البحرية في السواحل اليمنية:

تؤكد المعطيات التاريخية التي بين أيدينا أن القرصنة لم تشكّل عائقاً بوجه التجارة البحرية، لاسيَّما خلال مدة الدراسة وتحديداً القرون المتأخرة من العصر الإسلامي في اليمن، وهي مدة طويلة عرفت بازدهار تجارتها، وانتشار سفن القراصنة فيها، علماً بأن القرصنة البحرية في السواحل اليمنية كانت عبارة عن ظاهرة كثيراً ما تبرز وتنتشر في أوقات وتقل أو تختفي في أوقات أخرى، على الرغم مما تسببه من أزمات يتضرر منها التجار.

وعلى ما يبدو أن اليمن عرفت القرصنة منذ مدة سابقة لمدة الدراسة مع عدم إشارة المصادر التي بين أيدينا إلى ذلك، لأسباب ذكرناها سابقاً، ومما يؤكد ما ذهبنا إليه حول قدم ظاهرة القرصنة في السواحل اليمنية تعرض بحار بعض البلاد العربية القريبة من اليمن أو التي هي على صلات تجارية معها للقرصنة، لاسيّما البلاد المطلة على سواحل البحر الأحمر مثل مصر والحجاز، وبلدان الساحل الشرقي لأفريقيا، والبلدان المطلة على بحر العرب التي كانت من أكثر البلاد تعرضاً للقرصنة لوقوعها على الخطوط البحرية لتجارة التوابل، وهو ما جعلها عرضة لخطر هذه الجماعات المتقطعة في البحر منذ القرن الخامس الهجري/ الحادي عشر الميلادي وما قبله، لاسيَّما خلال مدة حكم الفاطميين لمصر ومن جاء بعدهم من الأيوبيين ثم المماليك[235]، وعلى اعتبار أن اليمن جزءاً من البلاد العربية وتربطها بها علاقات إقليمية وتجارية بحكم الموقع الجغرافي لها على باب المندب المدخل الرئيسي للسفن القادمة إلى البحر الأحمر والمغادرة منه فيبدو أن مياه اليمن وجزرها الكثيرة المنتشرة في البحر كانت مليئة أيضاً بالقراصنة[236]، وقد ساعدت الفوضى السياسية التي عاشتها اليمن في القرنيين الخامس والسادس الهجريين / الحادي عشر والثاني عشر الميلاديين القراصنة على أن يجدوا لأنفسهم موقع قدم في المياه اليمنية لمزاولة نشاطهم لانشغال الحكام عنهم، لاسيَّما حكام آل زريع في عدن (532 - 569هـ / 1137- 1173م) الذين لم تمكنهم الصراعات الداخلية من التصدي لهؤلاء أو حتى إبعادهم عن السواحل اليمنية، فضلاً عن عدم امتلاكهم أسطول بحري يمكنهم من القيام بهذه المهمة، لهذا عندما دخل بنو أيوب اليمن سنة 569هـ / 1172م كان من بين أهم أهدافهم تأمين خطوط التجارة البحرية القادمة من الشرق عبر البحر الأحمر إلى اليمن والحجاز وبلاد الشام ومصر، وذلك بعد أن برزت مشكلة القرصنة في سواحلها، التي لم تعد تقتصر على لصوص البحر بل أمتد لتقوم به جماعات وصفهم ابن جبير[237] بأنهم من نصارى الشام، وقد يكونوا هم أنفسهم من عرفوا في التاريخ بالصليبيين الذين توغلوا في البحر الأحمر، وأخذوا في قطع الطريق على مراكب الحجاج، وسفن التجار القادمة من اليمن إلى مصر والاستيلاء على شحناتها ثم

إحراقها، لهذا كان أول ما فعله الملك المعظم شمس الدين توران شاه بن أيوب (569 - 570هـ / 1173- 1174م) عند دخوله اليمن أنه سعى إلى محاربة القراصنة في محاولة لأبعادهم عن المياه اليمنية، بعد أن اشتد خطرهم[238].

وعلى ما يبدو أن توران شاه تمكن بأسلوبه هذا التخفيف من هذا الخطر، ولم يقضِ عليه قضاءً تاماً؛ بدليل احتفاظه بعدد من السفن المعروفة بالشواني التي قاتل بها القراصنة في سواحل اليمن بعد خروجه منها[239]، وقد ظلت هذه السفن راسية في ميناء عدن حتى دخلها سيف الإسلام طغتكين بن أيوب (579- 590هـ/ 1182- 1194م) الذي أعاد تشغيلها في البحر بعد أن عادت أعمال القرصنة إليه[240].

وعلى الرغم من جهود بني أيوب المضنية لوقف خطر القراصنة إلاّ أن ذلك لم يمنعهم من اعتراض التجار في البحر، حتى أنهم في سنة 602هـ /1205م قطعوا الطريق على السفن التجارية التي كانت متجهة من الشرق إلى اليمن ولمدة سنة كاملة[241]، مما أثر - على ما يبدو - على النشاط التجاري لليمن، بعد فشل وصول المراكب إلى موانئها لتموينها بما تحتاج إليه من ضروريات الحياة اليومية، وارتفاع الأسعار لوقف الاستيراد، وتراكم البضائع المحلية وانخفاض أسعارها بعد تكدسها في الأسواق، وهو ما دفع بالأتابك سيف الدين سنقر[242] في مدة حكم الملك الناصر طغتكين ابن أيوب إلى الخروج لمحاربتهم في عرض البحر ثم ملاحقتهم إلى جزر بعيدة عن اليمن في محاولة لردعهم[243].

ومع هذا، بقيت سفن القراصنة تتردد على سواحل اليمن حتى سنة 613هـ / 1216م، على الرغم مما أنفقته الدولة من أموال لمحاربتهم لاسيَّما في مدة حكم الملك المسعود يوسف بن الكامل الأيوبي (612 - 626هـ / 1215 - 1229م) الذي عجزت خزانة دولته أمام ما كان يصرف على الشواني من أموال[244]، مما دفعه وبمساعدة ولاته وقادته إلى زيادة التشديد على أمن سواحل اليمن سنة 625هـ / 1227م فتراجع بذلك هذا الخطر، وساد الاستقرار، وتوقف خروج الشواني نهائياً إليها[245].

وعند قيام الدولة الرسولية في اليمن سنة 626هـ/ 1228م شهدت البلاد حالة من الاستقرار والسكينة في السنوات الأولى من قيامها[246]، لما أعطاه سلاطينها الأوائل من اهتمام خاص بتأمين خطوط التجارة، وبناء الأساطيل البحرية القوية المخصصة لمثل هذه المهام وغيرها[247].

وعلى الرغم من هذا الاهتمام فقد امتلئت بحار اليمن في عهد ثاني سلاطين بني رسول السلطان المظفر يوسف (الأول) بن نور الدين عمر بن علي بن رسول (647 - 694هـ / 1249 - 1294م) بالقراصنة الذين أخذوا يترصدون للمراكب المبحرة في المحيط الهندي والبحر الأحمر، ومن خلال الإشارة التي يذكرها الرحالة ماركو بولو[248] الذي قام برحلته في عهد السلطان المذكور، يمكننا أن نحدد بأن أعداد القراصنة في البحار المذكورة كانت كبيرة، وأن أكثرهم كانوا يلجأون إلى الجزر البعيدة مثل جزيرة سقطرى للاختفاء فيها[249]، ولتصريف مسروقاتهم، وقد كانت المنطقة البحرية الممتدة بين جزيرة سقطرى ومدينة عدن في عهد المظفر من أكثر المناطق عرضة لسفن القراصنة، الذين بلغ بهم الأمر إلى التعدي على قوارب وسفن أهالي هذه الجزيرة من التجار والصيادين الفقراء على حداً سواء ودون تمييز بينهما، وتذكر بعض المصادر أسماء عدد من التجار الذين تضرروا من أفعال القرصنة في عهد المظفر، أمثال: التاجر كافور النابلسي، الذي تعرض مركبين تجاريين له قدما من الهند لهجوم القراصنة في عرض البحر، ولولا شجاعة بحارة المركبين الذين قاتلوا ببسالة لأصبحت بضاعة هذين المركبين غنيمة لهما[250].

ومن الملاحظ أن القراصنة قد زرعوا في قلوب الناس الخوف منهم، لما استنتجناه من خلال ما جاء به الرواة الذين وصفوا الهجوم، وذكروا أنهم شاهدوا معركة طاحنة في البحر بين بحارة المركبين وبين القراصنة، ومع هذا لم يحاول هؤلاء الرواة من أصحاب المراكب الأخرى التدخل والمشاركة في مساندة بحارة المركبين ضد القراصنة فزعاً منهم، وهو دليل على ما كانت تشكله القرصنة من رهبة في قلوب الناس، على الرغم من وجود الشواني التي لم تكن مجرد ذريعة لأخذ العشور من التجار فقط؛ بل كانت تعمل في البحر ضد القراصنة لاسيَّما في عهد المظفر (الأول) الذي أولى اهتمام كبير بهذا الأمر والعاملين فيه[251]، لهذا أمنت طرق التجارة البحرية خلال مدة حكم هذا السلطان ومن جاء بعده إثر طرد القراصنة منها، وهو ما تؤكده المصادر التي تشير إلى تمكن اليمن من تأمين طرقها ومن كل الجهات[252].

ومع هذا، عاد خطر القرصنة مرة أخرى إلى طرق التجارة البحرية القادمة إلى اليمن في مدة حكم السلطان المجاهد علي بن المؤيد داؤد (721 - 764هـ / 1321-1363م) الذي شهدت مدة حكمه حالة من عدم الاستقرار السياسي والاقتصادي، وزيادة في نشاط القراصنة، وهو ما تشير إليه المصادر التي عاصر مؤلفوها الحدث أمثال: الرحالة ابن بطوطة[253] الذي جاء إلى اليمن عبر البحر

في عهد السلطان المذكور، وشاهد وسمع العديد من الحكايات عن لصوص البحر، لاسيَّما في المنطقة القريبة من جزيرة سقطرى، أهم طرق التجارة البحرية القادمة من الهند، التي عُرفت في ذلك الحين بكثرة مراكب القراصنة المنتشرة فيها، وقد تميز هؤلاء بأنهم كانوا يهاجمون السفن التجارية المارة في ذلك الطريق، ثم ينهبون حمولتها، ويتركوا ركابها دون أن يؤذونهم، إلاّ إذا أبى هؤلاء تسليم ما معهم، وفضلوا المقاومة على ترك أموالهم، فإنهم يقاتلونهم قتالاً شديداً، لا ينتهي إلاّ بالقتل أو التسليم لما معهم، علما بأن هؤلاء القراصنة يتركون البحارة والتجار يذهبون في حال سبيلهم إذا ما استسلموا وسلموا ما معهم من أموال وبضائع.

وقد كان ابن بطوطة[254] ممن تعرض لخطر القرصنة مرات عديدة في أثناء سفره عبر البحر الذي كان السير فيه محفوف بالمخاطر، وقد حوصر في أحد تلك السفرات باثني عشر مركباً من مراكب القراصنة بين مينائي هنور و فاكنور القريبة من مدينة كَوْلَم في المليبار على ساحل الهند الغربي، وقد اضطره هذا الموقف ومن معه إلى الدفاع عن أنفسهم وأموالهم، ولكنهم غلبوا لكثرة عدد القراصنة الذين هاجموا المركب الذي كان يستغله هذا الرحالة الذي نُهب هو ومن معه، وأخذ ما كان يملكه من جواهر وياقوت، وما كان يدخره للشدائد، وسلبت ثيابه التي كان يلبسها، ولم يترك له سواء سروال يستر به عورته، وقد انزل ومن بقي معه من الركاب إلى الساحل فقراء لا يملكون شيئاً.

ثم يخبرنا ابن بطوطة[255] في موضع أخر أنه في إحدى رحلاته وجد في ميناء فَتَّن بالهند ثمانية مراكب تزمع السفر إلى اليمن، فسافر في واحدة منها، وفي الطريق اعترضهم لصوص البحر في أربع سفن فقاتلتهم يسيراً ثم انصرفت، وهو ما يؤكد أن طرق التجارة البحرية القادمة والمغادرة لليمن في المدة المذكورة لم تكن بمأمن بسبب انتشار السرّاق فيها الذين كانوا ينهبون دون خوفٍ أو رهبة من سلاطين وملوك تلك الحقبة.

أما التطور الخطير الذي شهدته القرصنة في عصر بني رسول، فقد تمثل في ظهور القراصنة المجُوَّرين[256] الذين فضلوا التهريب على السرقة وقطع الطريق والقتال، وقد برزوا في عصر السلطان الظاهر يحيى بن إسماعيل (831 - 842هـ / 1427 - 1438م) دون غيره من سلاطين بني رسول، لأسباب قد يكون منها:

1- اشتداد شوكة القراصنة والمهربين الذين أصبحوا يسيطروا على طرق الملاحة

البحرية، ويفرضوا على التجار ضرورة التعامل معهم بدلاً من التعامل مع الدولة العاجزة عن حمايتهم لتمرير ما معهم من بضائع وأموال.

2- ارتفاع نسبة الضرائب والمكوس التي فرضتها دولة الظاهر على التجار؛ الذين دفعهم ذلك إلى إدخال بضائعهم عن طريق التهريب، بعد الاستعانة بسفن المجورين لتهريب هذه البضاعة، بمقابل مال يتفق عليه الطرفان.

وبالتالي تمكن القراصنة الذين تحولوا إلى مهربين من إحكام قبضتهم على بحار اليمن، وحصلوا على أموال كبيرة مقابل تهريبهم لبضائع التجار عبر البحر الذي هم أعلم بطرقه ومسالكه البعيدة عن أعين الدولة، في حين يضمن التجار سلامة بضائعهم في البحر، وسلامة وصولهم إلى اليمن، مع تجنبهم الموانئ الرئيسية لكي لا يتعرضوا لجمرك الدولة وضرائبها.

وتُعدُ المدة من سنة 832 - 838هـ/ 1428 - 1434م من أشد الفترات التي برز فيها نشاط المجُوَّرين، على الرغم من الجهد الكبير الذي بدله السلطان الظاهر في محاربتهم، ومع ذلك ظلوا يبحرون بمراكبهم متحدين سفن الدولة، ومصرين على التحكم بطرق التجارة البحرية، وهو ما دفع بالأسطول الرسولي سنة 833هـ/ 1429م إلى استخدام العنف معهم وإغراق مراكبهم بعد قتل من فيها وإحراقها، خاصة بعد أن تجرءوا وأصبحوا يحاربون بحارتها من حماة البحر ويقتلونهم، إذا ما واجهوهم، وقد كان لأسلوب العنف التي اتبعه جند البحرية الرسولية مع المجُوَّرين دوره في إيقافهم عند حدهم، لعدم ذكر المصادر لهم، أو حتى الإشارة لوجودهم، حتى نهاية القرن التاسع الهجري/ الخامس عشر الميلادي[257].

وفي بداية القرن العاشر الهجري/ السادس عشر الميلادي أعاد القراصنة نشاطهم مرة أخرى في مياه اليمن، واشتدت شوكتهم، وراحوا يقطعون الطريق في المحيط الهندي المؤدي إلى سواحل هرمز واليمن، وكان أبرز من زاول هذه المهنة في ذلك الوقت هم (الإفرنج) البرتغاليين في سنة 901هـ/ 1495م، إذ كانت سفنهم تقطع الطريق على مراكب المسلمين المسافرين عبر البحار المذكورة، وسفن التجار لنهبها، فاشتد أذاهم، وراحوا يأخذون كل سفينة غصباً، ويفعلوا الأفاعيل من منكر وغيره بركاب السفن المارة في ذلك الطريق[258].

وقد كان أهالي مدينة عدن وتجارها من أكثر الناس تضرراً من أعمال القرصنة هذه، حتى أنه بعد أن طفح بهم الكيل سنة 912هـ / 1506م بعثوا برسالة إلى السلطان الطاهري الظافر عامر بن عبد الوهاب بن داؤد (894- 923هـ/ 1488 - 1517م)، طالبين منه التحرك لحماية سفنهم وتجارتهم وأرواحهم التي أصبحت مهددة من قبل السرّاق المفسدين، مما دفعه إلى إرسال حملة عسكرية لردعهم وإيقافهم عند حدهم، إلاّ أن ما ميز معظم القراصنة الذين قطعوا الطريق في المدة المذكورة أنهم كانوا ينتمون إلى القوى الكبرى في العالم التي برزت في ذلك الحين، مثل: البرتغاليين الذين اشتهروا بين اليمنيين بالإفرنج[259]، وقد دفع اشتداد خطرهم في المياه العربية سنة 913هـ/ 1507م القوى الكبرى أمثال: المماليك في مصر إلى التدخل بعد أن عجز حكام الأقاليم الواقعة على خطوط التجارة المتجهة من الهند إلى مصر في إيجاد حل صارم لردع القراصنة[260].

وعلى أية حال، فقد كانت اليمن من أكثر البلاد تضرراً من القرصنة البحرية، حتى أن ذلك الضرر لم يكن على التجار فقط، بل حتى على الحكام أنفسهم الذين امتلكوا المراكب التي كانت تتنقل بتجارتهم بين سواحل اليمن والهند، ويعد السلطان الظافر عامر بن عبد الوهاب من هؤلاء الحكام، إذ فقد في سنة 915هـ / 1509م عدداً من مراكبه القادمة من الهند، ولم يسلم منها إلاّ مركب واحد وطليعتان[261]، ويبدو أن تلك المراكب قد تعرضت للنهب والسرقة من قبل القراصنة الإفرنج، لأنه في سنة 916هـ / 1510م عُثِر على هذه المراكب المفقودة وقد تكسرت بالقرب من جزيرة سقطرى، بعد أن نهب ما فيها من قبل هؤلاء القراصنة[262].

ومن الملاحظ أن الإفرنج استمروا في مزاولة أعمال القرصنة في مياه المحيط الهندي دون رادع، وأصبحوا لا يهاجمون فقط مراكب التجار؛ بل وصل بهم الأمر إلى السطو على مراكب الحجاج القادمة من هرمز وسواحل عُمان وحضرموت، حتى أنهم في سنة 942هـ / 1535م هاجموا أحد تلك المراكب القادمة من حضرموت إلى الحجاز، وقاموا بنهب وقتل ركابه أمام سواحل الحُديدة[263] برميهم في البحر، أمثال: الناخوذة يعقوب بن لشول الظفاري، والوالي الصالح عبد الوهاب بن عبد الصمد العشني، ورجل يقال له محمد باحنان وغيرهم الكثير[264].

المبحث الثاني
الأوضاع العامة للقراصنة في السواحل اليمنية

لم يكن القراصنة الذين جابوا البحار ذهاباً وإياباً سواء أناس عاديين فرضت عليهم أوضاعهم العامة مخالفة قوانين المجتمعات التي كانوا ينتمون إليها، متحدين الشرائع السماوية بأعمالهم التي اقلقوا بها الآمنين من عامة الناس في البحر وغيره، مخالفين العادات والتقاليد المتعارف عليها بينهم، مع أنهم كانوا يزاولون البيع والشراء كغيرهم؛ ولكن بما كانوا يحصلوا عليه من السفن المنهوبة، ويعاشروا النساء؛ ولكن بالزنا وممارسة الرذيلة - وهو ما سوف نتحدث عنه لا حقاً -، ويتعاملون مع الناس ولكن بالكذب والخداع، مما جعل لهم في ذلك الحين نمط حياة خاص بهم.

أولاً- نمط حياة القراصنة:

إن الدارس لحياة القراصنة العامة يجد بأنها تميزت بنمط معين، فعلى الرغم من أن معظم هؤلاء كانوا يقضون أوقاتهم في البحر بعيدين عن الناس إلاّ أن ذلك لم يمنعهم من النزول إلى الجزر البعيدة لتصريف ما يتم الحصول عليه من السفن المنهوبة من مواد غذائية وألبسة ومشروبات ورقيق ومجوهرات يتم بيعها على أهالي هذه الجزر، مثل: جزيرة سقطرى التي كثيراً ما كان يفضلها القراصنة[265]، ويلجأون إليها بعد كل عملية لبعدها عن الأنظار، مع تجنبهم الاقتراب من المدن الكبرى أوسواحلها حيث توجد شواني الدولة وعسكرها، كما لم يمنعهم ذلك من التعامل مع أهالي الجزر التي ينزلوا بها، وتبادل المصالح معهم بإعطائهم ما يتم نهبه من البضائع مقابل أشياء أخرى يتفقون عليها، أو بيعها ثم شراء ما يحتاجون إليه من طعام وشراب وملابس وأسلحة، وإصلاح ما خرب من سفنهم وقواربهم في موانئ هذه الجزر، وقد فرضت الأوضاع المعيشية الصعبة على القراصنة قضاء جزء كبير من حياتهم في البحر يجوبونه بحثاً عن سفينة يسلبونها

ليعيشوا من وراءها، تاركين أهلهم وأبناءهم في البلاد التي ينتسبون إليها، وقد يكون هناك تواصل بين هؤلاء القراصنة وبين أسرهم؛ ولكن هذا التواصل عادة ما يكون بين فترات متباعدة قد تصل إلى ستة أشهر، وهو ما يؤكده ابن المجاور[266] الذي يشير إلى أن القراصنة كانوا ينزلون في بعض الجزر التي وجدوا فيها ملاذاً أمناً لهم، ويقيموا فيها لفترات طويلة قد تصل إلى ستة أشهر، للراحة والتخفيف من عناء البحر ومشاقه وأخطاره، ولتصريف ما معهم، وقد كان القراصنة يستغلون وجودهم بين أهالي هذه الجزر ليزاولوا حياتهم الطبيعية التي منعوا منها في أماكن أخرى، مستفيدين مما معهم من أموال في الأكل والشرب وألبس والمتعة مع نساء هذه الجزر مثل جزيرة سقطرى - التي كان سكانها على الديانة المسيحية -، وممارسة الرذيلة معهن مقابل ذلك المال الذي يصرفون أكثره للقوادين والقوادات ممن كن يدلن على بيوت مثل هؤلاء النسوة، ويقول ابن المجاور[267] في ذلك: ((وغاية معاش أهل هذه السواحل مع السُرّاق، لأنّ السُرّاق ينزلون عندهم مدّة ستة شهور يبيعون عليهم الكسب ويأكلون ويشربون... وهم قوم جلح قوادون وعجائزهم أقود من رجالهم)).

ثانياً- أساليب القراصنة في مهاجمة السفن:

فرضت القرصنة وقطع الطريق على القراصنة في البحر العيش في قلق دائم، وظلوا بأسلوب حياتهم هذا مطاردين خائفين يبحرون من مكان إلى أخر خوفاً من سفن (شواني) الدولة اليمنية، حتى أنه لم يكن لهم موقع محدد ينزلوا به، أو مكان معروف يقيموا فيه سوى الجزر البعيدة أو المهجورة[268] التي يصعب على أسطول الدولة التفكير في الوصول إليها، ولحماية أنفسهم كانوا يتحركون بسفنهم بشكل جماعي عند مهاجمة المراكب التجارية وغيرها، وقد سهل ذلك عليهم سرعة مهاجمة هذه المراكب ونهبها، كما أعطاهم السير بسفنهم بشكل جماعي القوة والجراءة على التعدي على مراكب الحكام والأمراء وكبار التجار دون خوف من رد فعل حماتها[269].

أما عن أسلوب تعامل القراصنة مع السفن التي يتم مهاجمتها فقد كانوا يحيطون بها ويبدأون بالتفاوض مع بحارتها قبل مهاجمتها، وإذا قبلوا بشروط تسليم ما معهم من أموال مقابل سلامتهم وسلامة سفينتهم تُركوا لحال سبيلهم، وإذا ما رفضوا فمعنى ذلك أنهم اختاروا سبيل المقاومة، مما قد يفرض على القراصنة استخدام القوة للسطو على حمولة هذا السفينة، وقد يضطرهم ذلك إلى قتل بحارتها ثم إحراقها في الأخير بعد نهب ما فيها[270].

ثالثاً- علاقة القراصنة بسكان المناطق التي يلجئون إليها:

أجبر العمل بالقرصنة القراصنة العيش في الجزر التي لا تخضع لسيطرة حكام الدول التي قامت في اليمن؛ للهروب منهم، ولتصريف ما يتم نهبه من بضائع بين أهلها للحصول على الأموال، بعد أن شعروا بالفائدة التي يجنوها من وراء نهب السفن، وقد يتساءل المرء عن كيفية تعامل هؤلاء الأهالي في بعض الجزر البعيدة مثل: سقطرى مع القراصنة، وهم يعلمون أنهم لصوص ينهبوا أموال المسافرين في البحر؟

إن الجواب على هذا السؤال قد نجده في الطبيعة السكانية لأهالي هذه الجزيرة، وديانتهم التي كانوا يعتنقونها، وتشجيعهم القرصنة بصورة غير مباشرة، لتساهلهم مع من يعملون بها، إذ كان هؤلاء على الديانة المسيحية، وكانوا يحقدوا على المسلمين وعلى أصحاب الديانات الأخرى، ويفرحوا إذا ما حلت بهم مصيبة، وقد كان القراصنة عندما ينزلوا بالجزيرة المذكورة يخبروا أهلها بأن البضائع التي معهم نهبت من مراكب المسلمين والوثنيين المتجهة إلى ولاية عدن التي تعد جزء من بلاد المسلمين، ولم يكن هذا الرد سوء حُجة تحجج بها القراصنة لأهالي هذه الجزيرة لتصريف ما يتم نهبه على أراضيهم، والبيع والشراء فيها دون قيداً أو شرط، ومما يؤكد أن هذه مجرد حُجة هو أن القراصنة كانوا بين مدة وأخرى يهاجمون سفن أهالي الجزيرة أنفسهم، وهم يعلمون بأنها تابعة لهم[271]، لهذا نجد بأن علاقة أهالي الجزر النائية التي يلجأ إليها القراصنة كانت تحددها المصلحة، كما قد تعكرها هذه المصلحة نفسها.

رابعاً- جنسيات القراصنة ومواطنهم:

إن الباحث في موضوع القرصنة قد يتبادر إلى ذهنه سؤال حول جنسيات من كانوا يقوموا بهذه الأعمال؟ ومواطن انطلاقهم؟ وهل هم من العرب أم من غيرهم؟ وهل هم من المسلمين أم من غيرهم؟ وهل هم أحرار أم عبيد؟ وغيرها من الأسئلة التي هي في حاجة إلى بحث لتحديد هوية مثل هؤلاء الناس.

ولكي نجيب عن هذه الأسئلة لابد من التعمق في التفاصيل الدقيقة التي أوردتها المصادر والمراجع الحديثة عن لصوص البحر وخطوط سيرهم، علّنا نجد ما يرشدنا إلى هويتهم وديانتهم، علماً بأن مثل هذه المعلومات لم نجدها إلاّ في مصادر محددة، على الرغم من عدم دخول مثل هذه المصادر في تفصيلات دقيقة عنهم، ولكن الشيء الذي تجمع عليه[272] إن معظم القراصنة كانوا من البحارة الهنود دون أن تحدد أقاليمهم، فقد يكون هؤلاء من بلاد الهند نفسها التي تضم في ذلك الحين

مساحة واسعة بما فيها اليوم دولة الهند وباكستان وكشمير وسيلان وغيرها، أومن إحدى جزر أندونيسيا (جزر الهند الشرقية سابقاً) أومن غيرها من بلدان جنوب شرق آسيا، لما وجدناه من إشارة تؤكد أن القراصنة الذين كانوا يبحرون بمراكبهم بباب المندب كانوا من جزيرة سومَطْرة - إحدى جزر أندونيسيا-[273]، ولهذا لا خلاف على أن جزءاً كبيراً من تجمع القراصنة كان مصدره الهنود، لاسيَّما أنهم كانوا لا يبحروا إلاّ في المنطقة الممتدة بين بلاد الهند وسواحل جزيرة العرب، أي في المحيط الهندي للتربص بالسفن المارة في هذا الطريق، وعلى ما يبدو أن هؤلاء القراصنة الهنود لم يكونوا على ديانة الإسلام التي كانت تحرم على المسلم قطع الطريق على الآمنين وأذيتهم، الأمر الذي تؤكده أيضاً المصادر التي تشير إلى أن بعض القراصنة لم يكونوا يقطعون الطريق إلاّ على سفن المسلمين، حتى أنهم كانوا يجاهرون بذلك، مظهرين كرههم لهم[274]، وهو ما يثبت لنا بأنهم كانوا من المسيحيين أو من أصحاب الديانات الأخرى.

ولا يعني هذا أن المسلمين لم يقطعوا الطريق على السفن المارة في البحر، فهناك إشارة تؤكد ضلوعهم في بعض عمليات السطو على السفن، فضلاً عن جنسيات أخرى عملت بالقرصنة في السواحل اليمنية والعُمانية وغيرها، وهو ما قمنا بتوضيحه والحديث عنه سابقاً[275].

خامساً- سفن القراصنة وأسلحتهم:

استخدم القراصنة السفن البحرية المهيأة للإبحار لمسافات بعيدة، والقادرة على البقاء في البحر لفترة زمنية طويلة، والمتحملة لملوحة البحر ورطوبته وأهواله، وجهزوها بكل ما تحتاج إليه من غذاء وشراب وعتاد، للبقاء لأوقات طويلة في البحر، ولكن المصادر التاريخية لم تسعفنا بتحديد نوعية مثل هذه السفن وسعت حجمها وحمولتها، وأسماءها، ولكن كل ما وجدناه من معلومات عن أسماء السفن التي كان يستخدمها القراصنة هو نوع معين كان يطلق عليه اسم أجفان[276]، ومفرده جفنة وهو نوع من السفن[277] استخدمه قراصنة ذلك الوقت. كما استخدم القراصنة الطراريد[278] في السطو على السفن وفي التهريب، وهو ما سهل عليهم عملية الحصول على الأموال أو تهريب بضائع للتجار بعيداً عن أنظار الدولة[279]. وهاجم بعض القراصنة السفن المارة في السواحل اليمنية بنوع معين من السفن عرف بالبوارج، ومن التسمية يبدو أنها سفن حربية كبيرة، كانت لها قدرة على السفر في البحر، وحمل الرجال، والدواب والمؤن وغير ذلك من عدة السفر والحرب، وكثيراً ما كانت ترسوا مثل هذه البوارج في شواطئ جزيرة سقطرى[280]، حيث ينزل هؤلاء للراحة

وتصريف ما معهم من بضائع وسلع حصلوا عليها من السفن التي تم السطو عليها في عمق المحيط الهندي.

أما عن نوعية الأسلحة التي استخدمها القراصنة فكانت الأسلحة التقليدية المعروفة مثل السيوف والرماح والنشاب[281]، وقد حملوها معهم لإخافة أعداءهم أوللقتال إذا فرض عليهم، ومع ذلك كانت مراكبهم كثيراً ما تتعرض للخراب؛ أما بسبب الرياح الشديدة التي كانت تهب في البحر، أو بسبب ارتطامها بصخور بعض الجزر ذات السواحل الجبلية، أو بسبب تعرضها لهجوم مراكب الدولة التي قد يصل بها الأمر إلى إحراقها وإغراقها في البحر[282].

المبحث الثالث

دور الدول الكبرى واليمن في محاربة القرصنة

لم تكن اليمن البلد الوحيد الذي تضرر من خطر القرصنة ومشكلاتها، بل تضرر منها معظم البلدان المطلة على سواحل البحر الأحمر وبحر العرب، وقد فرض هذا الخطر على الجميع ضرورة القيام بإجراءات مشددة لمواجهته بعدما عكس نفسه على اقتصادها وأوضاعها المختلفة، ومن هذا المنطلق تباينت ردود أفعال الدول التي عانت من القرصنة، واختلفت في طرق محاربتها للتخفيف من آثارها.

أولاً- موقف الدول الكبرى من القرصنة:

شكّلت التجارة ركيزة أساسية قام عليها اقتصاد معظم الدول الكبرى التي فرضت نفسها سياسياً واقتصادياً على غيرها، وقد سعت هذه الدول التي كانت تعد نفسها مسئولة عن حماية خطوط التجارة البحرية إلى اتخاذ الإجراءات اللازمة لتأمين سواحلها من أي خطر، وكانت الدولة الفاطمية في مصر من أشد هذه الدول، إذ فرضت عليها المكانة التي كانت تحتلها بين غيرها من أقاليم العالم الإسلامي ضرورة تحمل مسئولياتها أمام خطر القرصنة الذي أصبح يهدد الجميع، فعملت على بناء أسطول بحري قوي لحماية وحفظ الثغور في البحر الأحمر، وكان ميناء عيذاب[283] مقراً لهذا الأسطول الذي كان يقوم بدوريات فيما بينه وبين سواكن[284] وما حولها، لاسيما بعد أن انتشر القراصنة في جزر البحر الأحمر المتناثرة وصاروا يهددون سفن تجار الكارم[285] المارة عبر باب المندب، وكان عدة هذا الأسطول خمسة مراكب بمعداتها المختلفة، وقد تُركت قيادته لوالي منطقة قوص[286] الذي أصبح المسئول المباشر عنه أمام الحكام الفاطميين[287].

وتذكر وثائق الجنيزة[288] أن الدولة الأيوبية عندما قامت في مصر عانت من خطر القراصنة الذين أصبحوا يبحرون بسفنهم بين سواحل الشام وجنوب البحر الأحمر، وقد رأى سلاطينها

ضرورة محاربتهم، ورصدوا سفناً من أسطولهم لهذه الغاية مثلما فعل الفاطميون من قبل، ونتيجة لموقع اليمن المطل على البحر الأحمر فقد عانت من نفس المحنة، بسبب ضعف سلاطينها، وعدم قدرتهم على التصدي للسرّاق لاسيَّما سلاطين بني زريع في عدن، مما حتم على الأيوبيين ضرورة التحرك السريع للسيطرة على هذه البلاد التي تتحكم بمدخل البحر الأحمر؛ الطريق الرئيس للقراصنة الذين أرادوا الوصول إلى سواحلها للسيطرة عليها، وإحكام قبضتهم على باب المندب، وتضييق الخناق بذلك على دول المنطقة وعلى رأسها الدولة الأيوبية في مصر، لهذا سيطر الأيوبيين على اليمن، وأصبح أسطولهم هو المتحكم ببحارها[289]، ومع ذلك لم يتوصلوا إلى حل جذري لهذه المشكلة، وعندما قامت الدولة المملوكية في مصر خلفاً للدولة الأيوبية شغلت القرصنة تفكير حكامها الذين كانوا قد فرضوا سيطرتهم على معظم البلاد العربية والإسلامية المطلة على البحر الأحمر مثل الحجاز والشام وغيرها، وقد رأى هؤلاء أن الحل الأسلم لمواجهة هذا الخطر هو العمل على تطوير أسطولهم في المنطقة لتأمين الطرق البحرية، مما شهد تقدم كبير في أمر القرصنة، لاسيَّما في القرن الثامن الهجري / الرابع عشر الميلادي[290].

إلاّ أن خطر لصوص البحر عاد بشدة إلى السواحل العربية في القرن التاسع والعاشر الهجريين / الخامس والسادس عشر الميلاديين، ووصل بهم الأمر إلى التجرؤ على مراكب الآمنين من المسافرين والتجار والحجاج المتجهين إلى الحجاز لتأدية فريضة الحج، وقد فرض هذا الأمر على المماليك في مصر ضرورة ردع هؤلاء اللصوص الجدد الذين تعود جنسيات معظمهم للإفرنج (البرتغاليون)، فأرسلوا أساطيلهم إلى تلك البحار للتصدي لهم، وقد كانت بحار اليمن من بين البحار التي تعرضت لخطر الفرنجة، وبحكم أهميتها لقيت اهتمام خاص من قبل المماليك الذين أرسلوا لها الحملات البحرية التي كانت أشهرها الحملة التي قادها الأمير حسين الكردي المصري سنة 913هـ/ 1508م وكانت تتكون من ثلاث برشات[291]، وثلاثة أغربة[292] تمكن بها من ملاحقة القراصنة بعد الدخول معهم في معارك قوية وهزيمتهم فيها[293]، ومع كل ذلك ظل الخطر باقي طوال فترة القرن العاشر الهجري/ السادس عشر الميلادي مع ما بدل من مجهود من قبل الدول الكبرى في المنطقة لمحاربته.

ثانياً- أساليب حكام اليمن ودورهم في محاربة القرصنة:

أما في اليمن فقد سعت الدول التي تعاقبت على حكمها على بدل ما باستطاعتها لوقف تهديد القراصنة لما كان لوجودهم من خطر هدد أمنها وسلامتها، على الرغم من تقاعس حكام بعض هذه الدول عن تأدية واجبهم أمام هذا الأمر الخطير مثل حكام آل زريع في عدن الذين لم تبين المصادر دورهم أو حتى موقفهم من القرصنة التي من المؤكد أنها كانت منتشرة في سواحلهم، وقد كان الملك المعظم شمس الدين توران شاه بن أيوب أول من وقف أمام خطر القرصنة، وذلك عندما جاء بالسفن المعروفة بالشواني بعد دخوله اليمن سنة 569هـ /1173م[294]، وهي سفن حربية كبيرة مزودة بأبراج وقلاع، وبحوالي مئة مجذاف، وتحمل ما يقارب مئة وخمسين جندياً بمعداتهم وأسلحتهم، وقد عرفت في العصر الإسلامي الوسيط بأنها كانت تستخدم لحماية السفن والمراكب التجارية من هؤلاء اللصوص والقراصنة[295]، وقد أبقى توران شاه على هذه السفن في سواحل اليمن بعد خروجه منها، وظلت راسية في ميناء عدن حتى دخلها سيف الإسلام طغتكين بن أيوب سنة 579هـ / 1182م الذي أعاد تشغيلها بعد أن أشار عليه بذلك بعض العقلاء الذين رأوا أن تلك السفن إذا بقيت راسية دون عمل فإنها ستتلف بسبب ملوحة مياه البحر، وحرارة شمس عدن المحرقة، في الوقت الذي يمكن الاستفادة منها في حماية التجار من خطر اللصوص الذين دأبوا على التعرض لسفنهم التي تنقل السلع ما بين عدن والهند ونهب شحناتها، وذلك نظير عشور يُحصل عليها من التجار، وقد استحسن طغتكين المشورة وأمر بإنفاذ الشواني لأجل هذا الأمر الخطير[296] في البحر لحماية التجار من خطر القراصنة، ومع ذلك كلف هذا الأمر بني أيوب كثير من الجند والأموال والمؤن، وقد بلغ ما كان ينفق على تجهيز الشواني من خزانة الدولة عند خروجها إلى البحر لحرب القراصنة ما بين خمسين وستين ألف دينار سنوياً[297]، وقد ظلت الشواني تقوم بهذا العمل على نفقة الدولة فيما بعد، وتمكنت من إيقاف خطر القراصنة، كما تمكنت من حماية مراكب التجار ولو بصورة مؤقتة، ولكن عودة القرصنة إلى المحيط الهندي سنة 602هـ / 1205م وتسببها في انقطاع خطوط التجارة البحرية لمدة سنة كاملة بين الهند واليمن[298]، وما كان له من أثر على أوضاع اليمن في مدة حكم الملك الناصر طغتكين بن أيوب دفع أشهر قادة بني أيوب الأتابك سيف الدين سنقر إلى إعادة تجهيز الشواني وتسيرها بقوة في البحر لردع القراصنة، وقد تمكنت هذه السفن من طرد هؤلاء من المياه اليمنية، وملاحقتهم إلى مناطق وجزر بعيدة، وصلوا بها إلى قلهات[299] التي لم تصلها القوات اليمنية قبل ذلك، وتعد هذه الحملة البحرية من أشد الحملات التي قام بها بني أيوب على القراصنة[300]، ويشير

ابن حاتم[301] إلى أنها الحملة الثانية، وهو دليل على أن هناك حملات أخرى قد سبقتها، منها الحملة التي أشار إليها ابن المجاور[302] في مدة حكم طغتكين بن أيوب وهي على ما يبدو الحملة الأولى.

وعلى كل حال، ظل شبح القرصنة مستمراً حتى سنة 613هـ / 1216م، على الرغم مما أنفقته الدولة من أموال لمحاربتها؛ لاسيَّما وأن ما كانت تنفقه على الشواني شكل عبءً كبير على خزانتها، لهذا أخذ بني أيوب في البحث عن حل لما هم فيه من محنة، وقد جاء ذلك الحل على يد أحد الأعيان الذي أشار على الملك المسعود يوسف بن الكامل الأيوبي بتحصيل رسوم أو ضريبة من التجار مقابل خروج الشواني لحمايتهم، بدلاً من الإنفاق عليهم من خزانة الدولة، فوافق المسعود على ذلك، وقرر ما عرف بضريبة الشواني، وأمر بتحصيلها بنسبة 10٪ من قيمة العشور المحصلة من التاجر، ومما لاشك فيه أن تلك المبالغ ساعدت الدولة على تخطي محنتها وشجعتها على مواصلة محاربتها للقرصنة، فكانت سنة 625هـ / 1227م من أكثر السنوات أمناً في السواحل اليمنية لما بذله ولاة الدولة الأيوبية وحكامها من جهود لحمايتها، فقل بذلك هذا الخطر، وانتشر الاستقرار، وتوقف خروج الشواني نهائياً إلى البحر[303] حتى إعلان قيام الدولة الرسولية التي بحكمهم لليمن عم الاستقرار البحار اليمنية؛ لاهتمامها بالتجارة البحرية، وتأمينها لخطوط سير السفن القادمة والمغادرة إلى الموانئ اليمنية، وزيادة في الحرص سعت إلى بناء أسطول بحري كبير تكون لديه القدرة القتالية على حماية السواحل من الأخطار المختلفة التي قد تهددها لاسيَّما خطر القرصنة، وكان السلطان المظفر يوسف الأول أشهر من قام بذلك عندما أمر ببناء أسطول بحري قوي لحماية بحار اليمن، وللقيام بمهام قتالية أخري، كالتصدي لكل من يحاول التعدي على أمن واستقرار اليمن[304].

ومما يؤكد لنا اهتمام السلطان المظفر الكبير بأمر بناء الأساطيل البحرية الحربية والشواني ما وجدناه من دلالات تشير إلى ذلك، منها: انتشار صناعة البيارق أوالأعلام البيضاء الخاصة بها في مدينة عدن، التي كانت توضع في مقدمة هذه السفن الحربية الكبيرة[305]، إضافة إلى إشارة لما كان يصرف للعاملين عليها من بدل سفر ورواتب، لاسيَّما للغلمان الجرخية حملة القسي والسهام، الذين يعدون من أهم الفرق العسكرية التي كانت تعمل على الشواني، إضافة إلى الزراقين الذين يقومون بأعمال التجديف لتسيير الشواني، والرؤساء أو النواخيد، وغلمان البحر[306] الذين على ما

يبدو كانوا يقوموا بأعمال الإصلاح والطبخ والتنظيف وغيرها من الأعمال الخدماتية التي تحتاجها هذه السفن العملاقة.

وحاول حكام بني رسول الذين جاءوا بعد السلطان المظفر لاسيَّما ولده المؤيد داؤد (696 - 721هـ / 1297 - 1321م) ضبط الأمن في السواحل اليمنية، فراحوا يؤمنوها لخلق حالة من الاستقرار والطمأنينة فيها، وهو ما تؤكده المصادر التي تشير إلى تأمينهم لطرق بلادهم براً وبحراً من كل جهة، مما أدى إلى ردع القراصنة، وعودة نشاط حركة التجارة البحرية الواصلة من الهند ومصر والحبشة، وإلى جني الأموال الباهظة، لارتفاع الدخل الجمركي الذي كان يؤخذ على البضائع الواردة إلى الموانئ، وهو ما عاد على اليمن بالخير[307].

وقد كانت فترة حكم السلطان المجاهد علي من الفترات التي ساعدت القراصنة على التحرك بحرية في البحار اليمنية لانشغاله عنهم بمشكلاته الداخلية وصراعاته الأسرية التي فتحت المجال للقراصنة بمهاجمة السفن دون خوف من الدولة[308].

إلاّ أن الحرب الحقيقية التي أعلنها بني رسول وعامة الناس في المجتمع[309] ضد القرصنة كانت في عهد السلطان الظاهر يحيى بن إسماعيل بن الأفضل عباس الذي برز في مدة حكمه المهربون (القراصنة) الذين عرفوا بالمجورين الذين كانوا يهربوا أنواع القماش والبز الغالي والملابس الفاخرة المعروفة في ذلك الوقت مثل اليزدي والحرير والبهرم والشاشات والجوخ، فضلاً عن أنواع الزعفران والبهارات والتحف والأموال النقد[310]، وقد تنوعت الطرق التي اتبعها السلطان الظاهر في محاربته لمثل هؤلاء القراصنة والمهربين، والأساليب التي اتبعها لتشجيع عسكره على محاربتهم، فكانت أبرزها:

1- إرساله عدد من السفن العسكرية الحربية المتنوعة الحجم والمزودة بالرجال والسلاح والمؤن والقيادات ذات الخبرة العسكرية لمهاجمة مراكب القراصنة والمجورين في عرض البحر، واستخدام القوة معها وإغراقها بمن فيها إذا ما دعت الحاجة إلى ذلك، بعد اغتنام ما فيها من أموال مختلفة، في محاولة لأخافتهم وخلق حالة من الرهبة في قلوبهم[311].

2- تكليف دوريات عسكرية حربية تابعة لديوان الجيش بالوقوف أمام بعض المواني

اليمنية مثل ميناء عدن والمخا، وفي مداخل ومضايق البحار اليمنية كمضيق باب المندب لترقب سفن القراصنة والمجورين المارة فيها والإبلاغ عنها، بعد محاصرتها والقبض على من فيها[312].

3- تشجيع عسكر البحرية الرسولية وأمراءها ومقدميها للتصدي للقراصنة، والرفع من معنوياتهم بالتصدق عليهم بكل ما يغنموه من أموال نقد وتحف ومواد غذائية وقماش يحصلوا عليه بعد كل عملية هجوم على سفن القراصنة والمجورين[313].

4- خلق حالة من الأجواء السعيدة بين عامة الناس، وإعلان الفرح في الشوارع والطرقات بما يزيد على فرحة الأعياد والمناسبات المهمة بعد كل خبر يصل عن انتصار قوات السلطان البحرية على القراصنة والمجورين بسيطرتها على سفنهم، ليشيع خبر هذا الانتصار والفرح في مختلف بقاع اليمن لخلق حالة من الطمأنينة في نفوس التجار وأصحاب المراكب التجارية الكبرى، ولزرع الخوف والرهبة في قلوب بقية القراصنة الموجودين في عرض البحر[314].

5- العمل على عرض مجاميع الأسرى من القراصنة والمجورين أمام العامة في الشوارع والطرقات بعد وقوعهم في قبضة عسكر البحرية الرسولية، لكي يتعرف عليهم الناس، ولكي يكونوا عبرة لغيرهم ممن تسول له نفسه القيام بعملهم المشين الذي أوصلهم إلى ما هم فيه من مذلة ومهانة واحتقار في نظر جميع من يراهم[315].

6- إتباعه سياسة اللين والتسامح في أحيانٍ كثيرة مع المقبوض عليهم من القراصنة والمجورين، بالعفو عنهم ومسامحتهم وإطلاق سراحهم، لعلهم يعدلون عمَّا يفعلونه في البحر ضد التجار والمسافرين والصيادين[316].

7- التقاضي عن بعض أفعال القراصنة والمجورين ومساعدة الدولة لهم، وإنقاذهم في عرض البحر إذا ما تعرضت سفنهم لكارثة طبيعية، ومسامحة السلطان لهم وإدخالهم في ذمته وحمايته، وحسن استقباله لهم، وهي من الأمور التي جعلت العديد

من القراصنة والمجورين يخجلون أمام نخوة السلطان الظاهر ونجدته، ويطلبون الدخول في ذمته إذا ما ضاقت بهم الدنيا[317].

8- إنزال نسبة ضريبة العشور التي كانت تؤخذ على التجار الذين ينقلوا بضائعهم عبر البحر إلى الخمس، للتخفيف من عمليات التهريب، ولقطع المجال على القراصنة والمجورين المهربين الذين قد يتجنب التجار التعامل معهم بعد هذا الأجراء الجديد[318].

وعلى الرغم من تشديد الدولة الرسولية في إجراءاتها الأمنية في البحر لوقف القرصنة، وما نتج عن ذلك من استقرار في المنطقة إلاّ أن قيام الدولة الطاهرية في سنة 858هـ / 1454م وما تعرضت له من صراعات وفتن منذ تأسيسها أعاد الأمور إلى ما كانت عليه قبل ذلك، بل وأشد بعد أن أصبح القراصنة يشكلون خطراً على المسافرين بحراً والتجار والحجاج لاسيَّما مع بداية القرن العاشر الهجري / السادس عشر الميلادي، مما دفع أهالي بعض المدن الساحلية الأكثر تضرراً من القرصنة مثل أهالي مدينة عدن في سنة 912هـ / 1506م إلى توجيه رسالة إلى السلطان الظافر عامر بن عبد الوهاب الطاهري، طالبين منه التحرك لحماية سفنهم وتجارتهم وأرواحهم التي أصبحت مهددة من قبل السرّاق المفسدين، مما دفعه إلى إرسال حملة عسكرية مكونة من أربعة عشر مركباً ما بين كبير وصغير عليها أكثر من ستمائة مقاتل لردع المفسدين وإيقافهم عند حدهم، بل وصل به الأمر إلى حث علماء المسلمين وطلبة العلم إلى إعلان الجهاد في سبيل الله ضد هؤلاء والقنوت عليهم في الصلوات الخمس وفي خطبة الجمعة بمدينة عدن وغيرها، ومع ذلك استمر القراصنة في مهاجمتهم للسفن المارة بين مياه اليمن والمحيط الهندي دون تمييز بين سفن الصيادين البسطاء أو المسافرين أو التجار أو السلاطين الذين وقفوا عاجزين أمام أفعال هؤلاء اللصوص من القراصنة[319].

زبدة القول، إنه على الرغم من محاولات بني طاهر الحثيثة للتخلص من خطر القرصنة إلاّ أنهم عجزوا أمامها، مما أدى إلى فشلهم في حماية مصالحهم البحرية نفسها، خاصةً في فترة القرن العاشر الهجري / السادس عشر الميلادي الذي بلغت فيه القرصنة أوجها لما كان للدول الكبرى مثل دولة الإفرنج (البرتغال) من دور ملحوظ في تشجيعها وتزعمها لها، ومن هنا شكّلت القرصنة في العصر الإسلامي ظاهرة كثيراً ما كانت تبرز وكثيراً ما كانت تختفي، لتعود بعدها للظهور مرة

أخرى، مع تطور بطيء وغير ملحوظ في تصرفات أفرادها، وهو ما لاحظناه من خلال دراستنا لمراحل تطور هذه الظاهرة التي على الرغم من خطورتها إلاّ أنها لم تمنع البحارة والتجار من مزاولة نشاطهم عبر البحر.

الخاتمة

لقد توصلنا في ختام دراستنا هذه عن: "**القرصنة البحرية في سواحل جنوب الجزيرة العربية وموقف حكام عُمان واليمن منها في العصر الإسلامي**" إلى عدد من النتائج والاستنتاجات التي يمكن تلخيصها في الآتي:

1- كانت بلاد عُمان واليمن الواقعة على الساحل الجنوبي للجزيرة العربية؛ تطل أراضيها على المحيط الهندي الذي شكَّل عبر التاريخ همزة الوصل التي ربطتها بالعالم، لاسيَّما بالبلاد ذات الحضارات العريقة، والثقل التجاري الكبير في جنوب شرق آسيا وبلاد الهند والسواحل الشرقية لأفريقيا وغيرها، حتى أنها أثَّرت وتأثرت بتلك الحضارات وتاريخ شعوبها.

2- إن التفاعل التجاري الذي قام بين عُمان واليمن من جانب والهند وجنوب شرق آسيا من جانب أخر وغيرها، وحركة السفن النشطة والمستمرة بين موانئها كانت سبباً في أن تصبح خطوط التجارة التي ربطت تلك المناطق ببعضها محطَّ أنظار المتربصين واللصوص والسرّاق الطامعين في قطع الطريق على السفن واغتنام ما فيها من أموال وبضائع، لاسيما في العصر الإسلامي.

3- إن سواحل جنوب الجزيرة العربية عانت كثيراً من القرصنة البحرية في العصر الإسلامي، إذ كانت سبباً في إضعاف موقفها السياسي أمام غيرها من بلدان العالم العربي والإسلامي التي أخذت تنظر إلى المناطق الواقعة على ضفافها وحكامها بأنهم غير مؤهلين سياسياً لحكمها، لعجزهم عن إقرار الأوضاع فيها وفي مياهها وجزرها التي أصبحت ملاذاً آمناً للصوص والسراق من القراصنة، ممن شجعتهم

الأوضاع السياسية غير المستقرة في جنوب الجزيرة العربية على التعمق دوماً في بحارها دون الخوف من أحد، لاسيَّما في أوقات ضعف دولها المركزية.

4- إن هؤلاء اللصوص القراصنة كانوا يترقبون لحظات الضعف والفوضى سواءً في سواحل الهند أو سواحل جنوب الجزيرة العربية (عُمان واليمن) لكي يقوموا بنشاطهم ضد أي سفينة مبحرة في المياه العُمانية أو اليمنية أو المياه الهندية وغيرها.

5- إن القرصنة في السواحل الجنوبية للجزيرة العربية والمحيط الهندي لم تكن قاصرة على السُّراق واللصوص وقطاع الطرق والمجرمين فقط، بل زاولها بعض حُكام البلاد الهندية والبلاد العربية، وصارت مصدراً من مصادر دخلهم، ودخل دولهم الأساسية.

6- إن قراصنة المحيط الهندي في العصر الإسلامي شكّلوا قوة لا يستهان بها، لِمَا امتلكوه من سفن ورجال وعتاد قد لا تملكه دولة لها كيانها وأراضيها وجيشها وثرواتها.

7- إن القرصنة البحرية كانت من أكثر ما يعكّر صفو بال حكام عُمان وسلاطين اليمن والهند وغيرهم، ويؤثر في تواصل العلاقات التجارية بينهما، لِمَا يؤديه قطع الطريق والبسط على السفن من ركود في الحركة التجارية بين هذه البلدان، أو توقفها في بعض الأوقات، ويتسبب في نتائج سلبية على اقتصادها التجاري وأسواقها التي تتعرض للركود والخمول.

8- إن القرصنة في المحيط الهندي كانت واقع لا يمكن التقليل منه، أو التهاون به، ومع ذلك لم يكن ليشكل خطراً عظيماً، وإلاّ لما نشطت التجارة في البلدان التي تطل موانئها على شواطئ المحيط الهندي، ولما نشطت تجارة عُمان واليمن مع دول جنوب شرق آسيا، ودول شرق أفريقيا، والدول المطلة على شواطئ البحر الأبيض المتوسط وموانئها مثل الإسكندرية وغيرها.

9- إن القرصنة البحرية في المحيط الهندي شكَّلت هاجس وهم كبير، وقع على عاتق كل من تولى حكم عُمان واليمن منذ دخولهما الإسلام، وقد لعب حكام عُمان تحديداً في القرون الأولى للهجرة الدور الأعظم في هذا الجانب، مما كلفهم الكثير من الأموال والعتاد لبناء قوة بحرية عظيمة يستطيعون بها مجابهة أي قوة بحرية قد تتعرض لسفن بلادهم التجارية أو سفن البلدان التي تعاملت معهم تجارياً.

10- إن القرصنة كانت من بين أهم الأسباب التي أدت إلى التدخل الأجنبي في بعض مناطق جنوب الجزيرة العربية، مثل: اليمن منذ عصر الدولة الزريعية التي أدى فشلها في نشر الأمن في مياه اليمن إلى تعرضها للتدخل الأيوبي الذي أخضعها فيما بعد للاحتلال، وهو ما تكرر في عصر الدولة الطاهرية في اليمن التي وقفت مكتوفة الأيدي أمام تحرك سفن الإفرنج (البرتغاليون) في المياه اليمنية، مما دفع بالقوات البحرية المملوكية إلى السير إلى اليمن للقيام بالمهمة التي كان من المفروض أن يقوم بها سلاطين بني طاهر، الذين صاروا أذلة أمام قادة المماليك وقواتهم، بعد أن أصبحت أساطيلهم تتحرك بحرية في بحار اليمن، ثم أصبحت هي المتحكمة بالسفن الداخلة أو الخارجة من موانئ اليمن.

11- إن القرصنة كانت سبباً في تعرض مناطق جنوب الجزيرة العربية للكثير من الأزمات السياسية والاقتصادية والاجتماعية، على الرغم من الجهود الحثيثة والعظيمة التي بذلها الحكام والأهالي في محاولة للقضاء على هذه الظاهرة أوالتخفيف منها.

12- إنه على الرغم مما تعرضت له المناطق الساحلية العُمانية واليمنية من مضايقات بحرية كان سببها القراصنة؛ فإن ذلك وإن أثر على التجارة البحرية القادمة والمغادرة عبر المحيط الهندي والخليج العربي والبحر الأحمر ولكنه لم يوقفها، ويوقف التجار عن مزاولة نشاطهم التجاري، مع ما كان ينتابهم من خوف ورهبة من ضياع تجارتهم في أيدي هؤلاء اللصوص الذين كانوا يتسببوا في أحياناً كثيرة في انقطاع خطوط التجارة البحرية ولأشهر عديدة بين عُمان واليمن من جانب

وبلدان العالم من جانب أخر، حتى أن التجار لم يوقفوا تجارتهم وقفاً نهائياً، بل مؤقتاً يستأنفونه بعودة الاستقرار إلى المنطقة كلها.

13- إن ما تعرضت له بعض مناطق جنوب الجزيرة العربية، مثل: اليمن من حالات غلاء فاحش، كان سببه توقف وصول السفن التجارية المحملة بالبضائع إلى اليمن بسبب القرصنة، وبالتالي ارتفاع أسعار السلع التجارية الموجودة في الأسواق اليمنية التي تستورد من الخارج، وانخفاض أسعار المنتجات المحلية التي تسبب عدم خروجها من اليمن إلى تكدسها في الأسواق الداخلية، وقد أدى ذلك إلى تدهور الوضع المادي لعامة الناس الذين تضرروا من الغلاء وارتفاع الأسعار والبطالة بسبب بطئ العمل في الموانئ وزيادة عدد العمال العاطلين عن العمل من البحارة والحمالين وغيرهم، كذلك ارتفاع أسعار بعض السلع التي كان مصدرها البحر، مثل: الأسماك بعد أن خاف الصيادون من دخول البحر للاصطياد بسبب أذية القراصنة لهم، مما أثر على الوضع المادي للصيادين، وأدى إلى ارتفاع أسعار الأسماك وندرتها في بعض الأسواق اليمنية.

14- تسببت القرصنة في إحداث أثار مادية خطيرة على اقتصاد الدول التي قامت في جنوب الجزيرة العربية في العصر الإسلامي، لتوقف قدوم السفن الكبرى المحملة بأنواع البضائع إلى موانئها الرئيسة أو مغادرتها لها، مما حرم بعض هذه الدول من مصدر مهم من مصادر الدخل القومي الذي كان يعتمد على الضرائب التي كانت تؤخذ في جمرك موانئها.

15- انتشار الخوف والفزع بين جميع أهالي المناطق الساحلية الذين تضرروا من هؤلاء القراصنة ومن أفعالهم، لاسيَّما الأهالي الذين أرتبط عملهم بالبحر، مثل البحارة والنواخيذ وملاك القوارب الصغيرة والكبيرة والصيادون وغيرهم، بعد أن تعثر على بعضهم دخول البحر للتكسب منه، فأثر ذلك على وضعهم المعيشي، وزاد في فقرهم وسوء حالهم.

16- تجنب الكثير من الناس السفر عبر البحر خوفاً من تعرضهم لسطو القرصنة

وأذيتهم، وتوقف الحجاج في بعض السنوات من الانتقال إلى الأراضي المقدسة بحراً بعد أن زاد القراصنة في مهاجمتهم للسفن التي كانت تقل الحجاج إلى هناك.

-17 إن القرصنة أصبحت شبح جاثم على أنفاس الأهالي في المناطق الساحلية، لاسيَّما في الأوقات التي يضعف فيها دور الدولة ويتقوى فيها نشاط القراصنة في البحار العُمانية واليمنية، وهو ما دفع أهالي هذه المناطق للتعبير عن معاداتهم لهؤلاء اللصوص وأفعالهم بطرق مختلفة، منها ترقبهم لسفن القراصنة ومهاجمتها في عرض البحر، وقد شكلت هزيمتهم والقبض على بعضهم من قبل قوات الدولة أو الأهالي من الأمور التي تبعث الفرحة والسرور في قلوب عامة الناس، حتى أنهم راحوا يعبرون عن فرحتهم هذه بإقامة الاحتفالات التي لا تقل في التجهيز لها عن احتفالات الأعياد الدينية والوطنية، مما يدل على ما كان للقرصنة من كره وحقد في نفوس جميع أفراد المجتمع على اختلاف مستوياتهم وهو ما لاحظناه سابقاً فيما يشهده المجتمع اليمني من احتفالات وأفراح.

-18 إن هناك جهوداً لا يمكن إنكارها صدرت من قبل بعض زعماء وحكام الهند لمحاربة القرصنة في السواحل الهندية، وفي مياه المحيط الهندي نفسها، وعلى الرغم من بساطة المعلومات التي تحدثت عن ذلك، إلاّ أن ما رصدناه على قلته يعد دليل على تلك الجهود.

-19 لقد وجدنا بأن هناك شحة في المعلومات التي يمكن أن نستفيد منها في موضوعنا هذا، لاسيَّما في القرون الأولى للهجرة النبوية، ولا يعني هذا أنه لم يكن هناك قرصنة أو أنها كانت متوقفة في المحيط الهندي وسواحل جنوب الجزيرة العربية، كما أنه لا يعني أنه لم يَعُد هناك محاربة لها من قبل حكام وأئمة عُمان وسلاطين اليمن؛ بل على العكس من ذلك، فقد كانت هناك قرصنة، كما كانت هناك مقاومة شديدة لها من قبل هؤلاء الحكام، والدليل على ذلك ما جاء في كتب البحارة والرحالة، إلاّ أن المشكلة تتمثل في عدم تدوين كتب التاريخ لدور هؤلاء الحكام

لانشغالها بتدوين الأحداث السياسية المتسارعة التي شهدتها عُمان واليمن خلال المدة التي ذكرناها سلفاً.

وأخيرا فإننا نوصي بما يلي:

-1 الاستفادة من تجارب حكام عُمان واليمن في العصر الإسلامي في محاربة القرصنة، وإنشاء أسطول بحري متطور وحديث مزود بفرق عسكرية بحرية متخصصة في مطاردة السفن المشبوهة التي تجوب اليوم السواحل العُمانية واليمنية ومحاربتها، وطردها لتأمين خطوط التجارة البحرية.

-2 حث طلاب الدراسات العليا في الجامعات العُمانية واليمنية على دراسة هذه الظاهرة بتوسع، والتعمق في أسبابها، لما لها من آثار انعكست اليوم على حياتنا السياسية والاقتصادية والاجتماعية، والبحث عن حلول ومعالجات يمكن من خلالها محاربة من يقومون بمثل هذه الأعمال.

-3 البحث عن كل ما دوُن عن القرصنة البحرية في العصر الإسلامي من كتب ومخطوطات ووثائق عربية وأجنبية لترجمتها وتحقيقها ودراستها دراسة علمية دقيقة وموثقة، نستطيع من خلالها أن نرفد المكتبة العربية والإسلامية بالجديد والمفيد حول ظاهرة القرصنة.

-4 إنشاء مراكز علمية متخصصة بالدراسات البحرية في الجامعات العُمانية واليمنية تتولى مهمة متابعة ودراسة التاريخ البحري لعُمان واليمن، بما فيه تاريخ القرصنة البحرية في السواحل العُمانية واليمنية.

الملاحق

الخرائط



خريطة توضيحية لأماكن انتشار القراصنة في سواحل جنوب الجزيرة العربية والمحيط الهندي



خريطة توضيحية لأماكن انتشار القراصنة في سواحل بلاد عُمان



خريطة توضيحية لأماكن انتشار القراصنة في سواحل بلاد اليمن

المصادر والمراجع

القرآن الكريم

أولاً- المصادر:

ابن الأثير، عز الدين أبي الحسن علي بن محمد الجزري (630هـ/ 1232م):

1- أسد الغابة في معرفة الصحابة، تحقيق: عادل أحمد الرفاعي، ط1، دار إحياء التراث العربي، بيروت، 1417هـ/ 1996م.

الادريسي، محمد بن محمد بن عبد الله بن إدريس الحسني الطالبي (ت: 560هـ/ 1164م):

2- نزهة المشتاق في اختراق الآفاق، ط1، عالم الكتب، بيروت، 1409هـ.

الأشرف الرسولي، أبو العباس إسماعيل بن العباس (ت: 803هـ / 1400م):

3- فاكهة الزمن ومفاكهة الآداب والفنن في أخبار من ملك اليمن على أثر التبابعة ملوك العصر والزمن، (الباب الخامس)، تحقيق:علي حسن معيلي، رسالة دكتوراه، جامعة تونس، تونس، 2005م.

الاصطخري، أبو اسحاق إبراهيم بن محمد الفارسي (ت: 346هـ/ 967م):

4- المسالك والممالك، الهيئة العامة لقصور الثقافة، القاهرة، (د. ت).

الأندلسي، أبو الربيع سليمان بن موسى الكلاعي (ت: 634هـ/ 1237م):

5- الاكتفاء بما تضمنه من مغازي رسول الله والثلاثة الخلفاء، ج2، تحقيق: د. محمد كمال الدين عز الدين علي، ط1، عالم الكتب، بيروت، 1417هـ.

باسنجلـة، عبد الله بن محمد بن أحمد (ت: 986هـ/ 1568م):

6- تاريخ الشحر المُسمى العقد الثمين الفاخر في تاريخ القرن العاشر، تحقيـق: عبد الله محمد الحبشي، مكتبة الإرشاد، صنعاء، 1428ه / 2007م.

بامخرمة، جمال الدين عبد الله الطيب بن عبد الله بن أحمد (ت: 947هـ/ 1540م):

7- النسبة إلى المواضع والبلدان، مركز الوثائق والبحوث، أبو ظبي، 1425هـ/ 20014م.

بزرك بن شهريار الناخذاة الرام هرمزي (ت. بعد: 340هـ/ 956م):

8- عجائب الهند بره وبحره وجزايره، تحقيق: عبد الله محمد الحبشي، إصدارات المجمع الثقافـي، أبو ظبي، 1241ه/ 2000م.

ابن بطوطـة، أبو عبد الله محمد بن عبد الله اللواتي الطنجـي (ت: 779ه / 1377م):

9- تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائـب الأسفار المعروفة برحلة ابن بطوطة، قدم له وحققـه: محمد عبد المنعم العريان، راجعه وأعدّ فهارسـه: مصطفى القصاص، ط1، دار إحياء العلوم، بيروت، 1407ه / 1987م.

البكري، أبو عبيد عبد الله بن عبد العزيز بن محمد الأندلسي (ت: 487هـ/ 1094م):

10- المسالك والممالك، دار الغرب الإسلامي، (د. ب)، 1992م

البلاذري، أحمد بن يحيى بن جابر (ت: 279هـ/ 892م):

11- فتوح البلدان، ج3، تحقيق: عبد الله أنيس الطباع وعمر أنيس الطباع، دار النشر للجامعين، بيروت، 1957م.

البيروني، أبو الريحان محمد بن أحمد (ت:440ه/ 1048م):

12- تحقيق ما للهند من مقولة مقبولة في العقل ومرذولة، ط2، (د. ن)، بيروت، 1983م.

البيروني، أبو ريحان محمد بن أحمد (ت: 439هـ/ 1047م):

13- الجماهر في معرفة الجواهر، ط3، عالم الكتب، بيروت، 1984م.

14- تقرير عن التاجر سليمان في وصف الجغرافيين العرب والأتراك والفرس لرحلاتهم البحرية في مناطق الشرق الأقصى، مج1، نسخة مترجمة عن الفرنسية، باريس، 1913م.

الجاحظ، أبو عثمان عمرو بن بحر بن محبوب الكناني الليثي (ت: 255هـ/ 868م):

15- التبصرة بالتجارة في وصف ما يستظرف في البلدان من الأمتعة الرفيعة والأعلاق النفيسة والجواهر الثمينة، تحقيق: حسن حسني عبد الوهاب التونسي، ط3، مكتبة الخانجي، القاهرة، 1414هـ/ 1994م.

ابن جبير، أبو الحسن محمد بن أحمد بن جبير (ت: 614هـ/ 1217م):

16- رحلة ابن جبير، دار الكتاب اللبناني، بيروت، (د. ت).

الجندي، أبو عبدالله بهاء الدين محمد بن يوسف بن يعقوب (ت: 732ه / 1331م):

17- السلوك في طبقات العلماء والملوك، تحقيق: محمد بن علي الأكوع، مكتبة الإرشاد، ط2، ج2، 1416ه/ 1995م.

ابن حاتم، بدر الدين محمد بن حاتم اليامي الهمداني (ت. د: 702ه/ 1302م):

18- السمط الغالي الثمن في أخبار الملوك من الغز باليمن، تحقيق: ركس سميث، لندن، 1974م.

ابن حزم، علي بن أحمد بن سعيد بن حزم الأندلسي الظاهري (ت: 456هـ/ 1063م):

19- جمهرة أنساب العرب، تحقيق: لجنة من العلماء، ط1، دار الكتب العلمية، بيروت، 1403/ 1983م.

20- جوامع السيرة وخمس رسائل أخرى لابن حزم، تحقيق: إحسان عباس، ط1، دار المعارف، القاهرة، 1900م.

الحميـري، أبو عبدالله محمد بن عبد المنعم (ت أواخر القرن 9ھ / أواخر القرن15م):

21- الروض المعطار في خبـر الأقطار، تحقيق: إحسان عباس، مكتبة لبنان، بيروت، 1984م.

ابن حوقل، أبو القاسم بن حوقل النصيبي (ت: 367هـ/ 977م):

22- صورة الأرض، منشورات دار مكتبة الحياة للطباعة والنشر، بيروت، 1992م.

ابن خُرداذَّبة، أبو القاسم عبيد الله بن عبد الله (ت: 300هـ/ 912م):

23- المسالك والممالك، بيروت، دار صادر، 1889م.

ابن خلدون، أبو زيد ولي الدين عبد الرحمن بن محمد الحضرمي الاشبيلي (ت: 808هـ/ 1405م):

24- ديوان المبتدأ والخبر في تاريخ العرب والبربر ومن عاصرهم من ذوي الشأن الأكبر، تحقيق: خليل شحادة، ط2، دتر الفكر، بيروت، 1408هـ/ 1988م.

ابن خياط، أبو عمر خليفة بن خياط الليثي العصفري (ت: 240هـ/ 854م):

25- تاريخ خليفة بن خياط، تحقيق: د. أكرم ضياء العمري، ط2، دار القلم، مؤسسة الرسالة، دمشق، بيروت، 1397هـ.

ابن الديبع، وجيه الدين أبو الضياء عبد الرحمن بن علي (ت: 944ھ / 1537م):

26- الفضل المزيد على بغية المستفيد في أخبار مدينة زبيد، تحقيق: يوسف شلحد، دار العودة، بيروت، 1983م.

27- قرة العيون بأخبار اليمن الميمون، حققه وعلق عليه: محمد بن علي الأكوع، ط2، المكتبة اليمنية الحوالية، صنعاء، 1409ھ / 1988م.

الرازي، محمد بن أبي بكر بن عبد القادر (ت: 660هـ/ 1261م):

28- مختار الصحاح، تحقيق: محمود خاطر، مكتبة لبنان ناشرون، بيروت، 1415هـ/ 1995م.

الزبيدي، أبو الفيض المرتضى محمّد بن محمّد بن عبد الرزّاق الحسيني (ت: 1205هـ/ 1790م):

29- تاج العروس من جواهر القاموس، تحقيق: مجموعة من المحققين، دار الهداية، (د. ت).

سليمان التاجر (ت: 237هـ/ 851م):

30- عجائب الدنيا وقياس البلدان، دراسة وتحقيق: د. سيف شاهين المريخي، ط1، مركز زايد للتراث والتاريخ، العين، 1426هـ/ 2005م.

ابـن السيرافي، أبو سعيد الحسن بن عبد الله المرزبان (ت: 368هـ/ 978م):

31- أخبار الهند والصين، (د. ن)، باريس، 1845م.

السيوطي، عبد الرحمن بن أبي بكر (ت: 911هـ / 1505م):

32- الدر المنثور في التفسير بالماثور، ج9، تحقيق: مركز هجر للبحوث، دار هجر، القاهرة، 1424هـ/ 2003م.

الشرجي، أبو العباس أحمد بن عبد اللطيف (ت: 893ه / 1487م):

33- طبقات الخواص أهل الصدق والإخلاص، دار المناهل، بيروت، 1406ه/ 1986م.

الشلي، محمد بن أبي بكر (ت: 1093هـ/ 1682م):

34- السناء الباهر بتكميل النور السافر في أخبار القر العاشر، تحقيق: إبراهيم بن أحمد المقحفي، مكتبة الإرشاد، صنعاء، 1425هـ/ 2004م.

شنبل، أحمد بن عبدالله (ت: 920هـ/ 1514 م):

35- تاريخ حضرموت المعروف بـ: تاريخ شنبل، تحقيق: عبدالله محمد الحبشي، ط2، مكتبة صنعاء الأثرية، صنعاء، 1424ه / 2003م.

الصنعاني، عبد الرزاق بن همام المتوفى (ت: 211هـ/ 826م):

36- تفسير عبد الرزاق الصنعاني، ج2، ط1، دار الكتب العلمية، (د. ت).

الطبري، أبو جعفر محمد بن جرير (ت: 310هـ/ 922م):

37- جامع البيان في تفسير القرآن للطبري، تحقيق: مكتب التحقيق بدار هجر، ط1، دار هجر، (د. ت).

العزيزي، الحسن بن أحمد المهلبي (ت: 380هـ/ 990م):

38- الكتاب العزيزي أو المسالك والممالك، جمعه وعلق عليه ووضع حواشيه: تيسير خلف، د. ب، د. ت.

أبو الفداء، عماد الدين إسماعيل بن محمد بن عمر (ت: 732ه/ 1331م):

39- تقويم البلدان، مطبعة دار الطباعة السلطانية، باريس، 1840م.

ابن فضل الله العمري، شهاب الدين أحمد بن يحيى (ت: 749ه / 1348م):

40- مسالك الأبصار في ممالك الأمصار (القسم الخاص بمملكة اليمن)، حققه وقدم له: أيمن فؤاد سيد، دار الاعتصام، القاهرة، 1987م.

ابن الفقيه الهمداني، أبو عبد الله أحمد بن محمد بن إسحاق (ت: 340ه/ 951م):

41- البلدان، تحقيق: يوسف الهادي، عالم الكتب، بيروت، 1416هـ/ 1996م.

42- مختصر كتاب البلدان، ط1، دار إحيا التراث العربي، بيروت، 1408هـ/ 1988م.

القزويني، زكريا بن محمد بن محمود (ت: 682هـ):

43- آثار البلاد وأخبار العباد، دار صادر، بيروت، (د. ت).

القلقشندي، أبو العباس أحمد بن علي (ت: 821هـ / 1418م):

44- صبح الأعشى في صناعة الإنشا، شرحه وعلق عليه وقابل نصوصه: نبيل خالد الخطيب، ج3، دار الكتب العلمية، بيروت، 1407هـ/ 1987م.

ابن كثير، أبو الفداء إسماعيل بن عمر بن كثير القرشي الدمشقي (ت: 774هـ/ 1372م):

45- البداية والنهاية، ج7، حققه ودقق أصوله وعلق حواشيه: علي شيري، وقام بفهرسته: عبد الرحمن الشامي، ط1، دار إحياء التراث العربي، (د. ب)، 1408هـ/ 1988م.

46- تفسير القرآن العظيم، ج5، تحقيق: سامي بن محمد سلامة، ط2، دار طيبة للنشر والتوزيع، الرياض، 1420هـ/ 1999م.

ماركو بولـو (ت: 725هـ/ 1324م):

47- رحلات ماركو بولـو، ج3، ترجمة: إلى الإنجليزية: وليم مارسدن، ترجمه: إلى العربية: عبد العزيز جاويد، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1996م.

ابن المجاور، جمال الدين أبو الفتح يوسف بن يعقوب (ت: 690هـ / 1291م):

48- صفة بلاد اليمن ومكة وبعض الحجاز المسمى تاريخ المستبصر، اعتنى بتصحيحه: أوسكر لوفقرين، ط2، دار التنوير، بيروت، 1407هـ/ 1986م.

المسعودي، أبو الحسن علي بن الحسين (ت: 346هـ/ 957م):

49- التنبيه والإشراف، عنى بمراجعته وتصحيحه: عبد الله إسماعيل الصاوي، دار الصاوي، القاهرة، (د. ت).

50- مروج الذهب ومعادن الجوهر، ج1، تحقيق: محمد محيى الدين عبدالحميد، ط5، دار الفكر، بيروت، 1393هـ/ 1973م.

المغربي، ابن سعيـد نور الدين أبو الحسن علي بن موسى (ت: 685هـ/ 1286م):

51- كتاب الجغرافيا، تحقيق: إسماعيل العربي، المكتب التجاري للطباعة والنشر، بيروت، 1970م.

المقريزى، تقى الدين أحمد بن على (ت: 845هـ/ 1441م):

52- إمتاع الأسماع بما للنبى من الأحوال والأموال والحفدة والمتاع، ج2، تحقيق: محمد عبد الحميد النميسى، ط1، دار الكتب العلمية، بيروت، 1420هـ/ 1999م.

مؤلـف مجهول:

53- أخبار أهل عُمان من أول إسلامهم إلى اختلاف كلمتهم، وهو الباب الثالث والثلاثون من كتاب كشف الغمة الجامع لأخبار الأمة، اعتنت بتصحيحه ووضع حواشيه: ه.كلاين، دار الفضيلة للنشر والتوزيع والتصدير، القاهرة، 2003م.

مؤلف مجهول (ت. بعد: 840ه / 1436م):

54- تاريخ الدولة الرسولية في اليمن، تحقيق: عبدالله محمد الحبشي، مطبعة: الكاتب العربي، دمشق، 1405ه / 1984م.

مؤلف مجهول (ت. بعد: 372هـ/ 982م):

55- حدود العالم من المشرق إلى المغرب، محقق ومترجم الكتاب (عن الفارسية): السيد يوسف الهادي، الدار الثقافية للنشر، القاهرة، 1423هـ.

ابن المنجم، إسحاق بن الحسين (ت. ق: 4هـ/ 10م):

56- آكام المرجان في ذكر المدائن المشهورة في كل مكان، ط1، عالم الكتب، بيروت، 1408هـ.

57- نـور المعارف في نظم وقوانين وأعراف اليمن في العهد المظفري الوارف، ج1، تحقيق: محمد عبد الرحيم جازم، المعهد الفرنسي للآثار والعلوم الاجتماعية، صنعاء، 2003م.

ابن الوردي، سراج الدين أبو حفص عمر بن المظفر (ت: 852هـ/ 1448م):

58- خريدة العجائب وفريدة الغرائب، تحقيق: أنور محمود زناتي، مكتبة الثقافة الإسلامية، ط1، القاهرة، 1428هـ/ 2008م.

ياقوت الحموي، أبو عبد الله شهاب الدين (ت: 626ه / 1228م):

59- معجم البلدان، دار صدار، بيروت، د. ت.

ثانياً- المراجع العربية:

أحمد مختار عبد الحميد عمر (ت: 1424هـ) بمساعدة فريق عمل:

60- معجم اللغة العربية المعاصرة، ج3، عالم الكتب، 1429هـ/ 2008م.

الأشقر، محمد عبد الغني:

61- تجارة التوابل في مصر في العصر المملوكي، الهيئة العامة للكتاب، القاهرة، 1999م.

أنور عبد العليم:

62- الملاحة وعلوم البحار عند العرب، سلسلة عالم المعرفة، العدد (13)، المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب، الكويت، 1979م.

الباشا، محمد خليل:

63- الكافي (معجم عربي حديث)، ط3، شركة المطبوعات للتوزيع والنشر، بيروت، 1994م.

تيمور، أحمد بن إسماعيل بن محمد (ت: 1348هـ):

64- معجم تيمور الكبير في الألفاظ العامية، ج5، تحقيق: دكتور حسين نصّار، دار الكتب والوثائق القومية، ط2، القاهرة، 1422هـ/ 2002م.

الجوهري، يسري وآخرون:

65- دراسات في جغرافية العالم الإسلامي، دار الجامعات المصرية، الإسكندرية، 1979م.

الخيرو، رمزية عبد الوهاب:

66- تجارة الخليج العربي وآثارها في الحياة الاقتصادية، ط1، دار الشؤون الثقافية العامة، وزارة الثقافة والإعلام العراقية، بغداد، 1978م.

دهمـان، محمد أحمد:

67- معجم الألفاظ التاريخيـة في العصر المملوكـي، دار الفكـر المعاصر، دمشـق، 1410ه/ 1990م.

الربيعي، عماد هادي علو:

68- القوى البحرية والتجارة في الخليج العربي خلال العصر الإسلامي، دار الجنان للنشر والتوزيع، بيروت، 2017م.

زاهر رياض:

69- تاريخ أثيوبيا، منشورات مكتبة الإنجلو المصرية، القاهرة، 1966م.

الزركلي، خير الدين بن محمود بن محمد بن علي بن فارس الدمشقي (ت: 1396هـ):

70- الأعلام، ج5، دار العلم للملايين، ط15، (د. ب)، أيار / مايو 2002م.

الزهراني، مرزوق بن هيّاس آل مرزوق:

71- الجوس في المنسوب إلى دوس، ط1، (د. ن)، (د. ب)، 1434هـ/ 2013م.

الزوكـه، محمد خميس:

72- آسيا دراسة في الجغرافيا الإقليميـة، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 1985م.

سعاد ماهر:

73- البحرية في مصر الإسلامية وآثارها الباقية، دار الكتاب العربي للطباعة والنشر، القاهرة، (د. ت).

السيابي، سالم بن حمود بن شامس:

74- عُمان عبر التاريخ، المطبعة الشرقية، مسقط، 1421هـ/ 2001م.

السيد عبد العزيز سالم:

75- البحر الأحمر في التاريخ الإسلامي، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، 1993م.

شرف، عبد العزيز طريح:

76- المقدمات في الجغرافيا الطبيعية، مركز الإسكندرية للكتاب، الإسكندرية، (د. ت).

شهاب، حسن صالح:

77- أضواء على تاريخ اليمن البحري، دار الفارابـي، بيروت، 1977م.

78- البعد الجغرافي للملاحة العربية في المحيط الهندي قبل القرن السادس عشر الميلادي، دراسة وتحليل لنصوص من قبل مؤلفات البحارة العرب، ط1، وزارة التراث القومي والثقافة، عُمان، 1415هـ/ 1994م.

79- عَدَنْ فرضة اليمن، ط2، مركـز الشرعبي للطباعة والنشر، صنعاء، 2000م.

شوقي عبد القوي عثمان:

80- تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية (41 - 904هـ/ 661 - 1498م)، سلسلة عالم المعرفة، العدد (151)، المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب، الكويت، 1990م.

الطابـور، عبد الله علي:

81- جلـفار عبر التاريخ، ط1، دبي، 1998م.

الطالبي، عبد الحي بن فخر الدين بن عبد العلي الحسني (ت: 1341هـ):

82- الإعلام بمن في تاريخ الهند من الأعلام المسمى بـ (نزهة الخواطر وبهجة المسامع والنواظر)، دار ابن حزم، بيروت، 1420هـ/ 1999م.

العبـادي، أحمد مختار:

83- تاريخ البحرية الإسلاميـة في مصر والشام، ج1، مؤسسة شباب الجامعـة، الإسكندرية، 1993م.

عبد الرحيم، الدكتور ف:

84- معجم الدخيل في اللغة العربية الحديثة ولهجاتها، ج1، دار القلم، دمشق، 1432هـ/ 2011م.

أبو عُبيَّة، طه عبد المقصود عبد الحميد:

85- موجز عن الفتوحات الإسلامية، دار النشر للجامعات، القاهرة، (د. ت).

86- عُمان 2009/ 2010م، إصدار وزارة الإعلام، مسقط، 2010م.

87- عُمان في التاريخ، دار أميل للنشر المحدودة، لندن، 1995م.

88- عُمان وتاريخها البحري، ط2، مسقط، 1423ه/ 2002م.

89- مجموعة عُمان وتاريخها البحري، ط2، (د. ن)، (د. ب)، 1423هـ/ 2002م.

مسعود، جبران:

90- الرائد (معجم لغوي عصري)، ط2، دار العلم للملايين، بيروت، 1967م.

مصطفى أحمد أحمد وحسام الدين إبراهيم عثمان:

91- الموسوعة الجغرافية، ج1، دار العلوم للنشر والتوزيع، القاهرة، 1425هـ/ 2004م.

92- المعجم الوجيز، مطبعة: التربية والتعليم، القاهرة، 1425ه / 2004م.

المقحفي، إبراهيم أحمد:

93- معجم البلدان والقبائـل اليمنيـة، المؤسسة الجامعية للدراسات، بيروت، 1422ه/ 2002م.

94- المنجد في اللغة والأدب والعلوم، ط5، المطبعة الكاثوليكية، بيروت، 1927م.

النخيلـي، درويـش:

95- السفن الإسلاميـة على حروف المعجـم، جامعة الإسكندريـة، الإسكندرية، 1974م.

الندوي، محمد إسماعيل:

96- تاريخ الصلات بين الهند والبلاد العربية، (د. ن)، بيروت، (د. ت).

ثالثاً- المراجع المعربة:

حوراني، جورج فضلو:

97- العرب والملاحـة في المحيط الهندي في العصور القديمـة وأوائل القرون الوسطـى، ترجمة: السيد يعقوب بكر، مطابع دار الكتاب العربي، القاهرة، 1985م.

دوروثي دينيس فولو وجيمس إم. فولو:

98- عصر الملاحة البحرية (سلسلة الحياة اليومية عبر التاريخ)، ترجمة: خلود الخطيب، مراجعة: سامر أبو هواش، ط1، مشروع كلمة، أبوظبي، 1433هـ/ 2012م.

دُوزِي، رينهارت بيتر آن (ت: 1300هـ):

99- تكملة المعاجم العربية، نقله إلى العربية وعلق عليه: ج 1 - 8: محمَّد سَليم النعَيمي، جـ 9، 10: جمال الخياط، وزارة الثقافة والإعلام، الجمهورية العراقية، من 1979م، 2000م.

فردينان توتل:

100- المنجد في الأدب والعلوم " معجم لأعلم الشرق والغرب "، المطبعة الكاثوليكية، بيروت، 1956م.

فيليبس، وندل:

101- تاريخ عُمان، ترجمة: محمد أحمد عبد الله، ط3، وزارة التراث القومي الثقافي، مسقط، 1409هـ/ 1989م.

ماخوفسكي، ياتسيك:

102- تاريخ القرصنة في العالم، ترجمة: د. أنور محمد إبراهيم، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 2008م.

مايلز. س. ب:

103- الخليج وبلدانه وقبائله، (د. ن)، مسقط، 1403هـ/ 1982م.

نقولا زيادة:

104- الجغرافيا والرحلات، دار الكتاب اللبناني المصري، (د. ب)، 1987م.

هايد.ج:

105- تاريخ التجارة في الشرق الأدنى في العصور الوسطى، ج3، ترجمة: أحمد رضا، مراجعة: عز الدين خودة، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1994م.

ويلسون، أرنولد:

106- تاريخ الخليج، ترجمة: محمد أمين عبد الله، مسقط، 1985م.

رابعاً- الرسائل العلمية:

راضية، عيسات:

107- القرصنة البحرية وانعكاساتها على الأمن البحري، رسالة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيري وزو، الجزائر، 2016م.

فيدو، حاشي عسبلي:

108- جريمة القرصنة البحرية في الصومال وبعدها الأمني (دراسة تأصيلية مقارنة)، رسالة ماجستير، كلية الدراسات العليا، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 1433هـ/ 2012م.

خامساً- بحوث المجلات العلمية والمؤتمرات:

الإمام، محي الدين الدي رشاد:

109- الموقع الاستراتيجي للعالم العربي وتأثيره في الملاحة العربية والدولية، بحث مقدم للندوة العلمية الخامسة عشر التي عقدت بمقر المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب في الفترة من 23 - 25 ديسمبر 1985م، المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب، الرياض، 1990م.

الجنحانـي، الحبيب:

110- دور عُمان في نـشاط التجارة العالميـة خلال العصر الإسلامي الأول، مجلـة المؤرخ العربـي، العدد الثاني والعشرون، الأمانة العامة لاتحاد المؤرخين العرب، بغداد، 1402ه/ 1982م.

سفـرين، تيم:

111- الـدور الذي ساهمت بـه عُمان في طريـق الحرير البحرية، العوامـل البشريـة والتجارية والملاحيـة التي سـاعدت علـى تحقيق هذا الانجاز البحـري الكبير، حصاد النـدوة الدولية لطـرق الحرير بجامعـة السلطان قابـوس المدة من 20 إلـى 21 / 11 سنة 1990م، وزارة التـراث القومي والثقافة، مسقط، 1412ه/ 1991م.

الغساني، عبد القادر:

112- أرض اللبان في سلطنة عُمان، حصاد ندوة الدراسات العُمانية، المجلد الأول، وزارة التراث القومي والثقافة، مسقط، نوفمبر 1980م، ص223.

اليمني، محمد عبد العزيز سعد:

113- القرصنة البحرية (دراسة فقهية مقارنة)، المجلة العربية للدراسات، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، مجلد (28)، العدد (55)، رجب 1433هـ / مايو - يونيو 2012م.

سادساً- المراجع الإنجليزية:

114- Meshullam Ben manahem (1930) ,Itinerary of Rabbi meshullam ben menahem of 1481 (ed) Adler,in J T, (London.

: SuItans of Aden , Jon Muray , London , 1968115- Water Field

, tome2,*Histoire du commerce du levant au moyen age*116- Hedy,W, Leipzig,1925

سابعاً- المواقع الإلكترونية:

117- جرائم القراصنة... إرهاب في أعالي البحار، شبكة النبأ المعلوماتية،

https://annabaa.org/arabic/violenceandterror/92

المحتويات

المقدمة 6

الفصل الأول

القرصنة البحرية ومراحل تطورها

توطئة 11

المبحث الأول

القرصنة في اللغة والاصطلاح 12

المبحث الثاني

مصطلح القرصنة في كتب التاريخ 15

المبحث الثالث

القرصنة البحرية في الكتاب والسنة 20

المبحث الرابع

نشأة القرصنة وتطورها في السواحل العربية 22

الفصل الثاني

القرصنة البحرية في السواحل العُمانية والمحيط الهندي
في العصر الإسلامي

توطئة 30

المبحث الأول

أهمية المحيط الهندي بالنسبة لبلاد عُمان 31

المبحث الثاني

أسباب انتشار القرصنة في السواحل العُمانية والمحيط الهندي 41

المبحث الثالث

أبعاد ظاهرة القرصنة في السواحل العُمانية والمحيط الهندي 48

أولاً- القراصنة في السواحل العُمانية والمحيط الهندي: 48

ثانياً- جنسيات القراصنة: 62

ثالثاً- أماكن تصريف القراصنة لغنائمهم: 64

رابعاً- سفن القراصنة وأسلحتهم: 66

المبحث الرابع

دور حكام عُمان والهند في محاربة القرصنة 69

أولاً- دور حكام عُمان في التصدي للقرصنة: 69

ثانياً- موقف حكام الهند وتجارها من القرصنة: 77

الفصل الثالث
القرصنة البحرية في السواحل اليمنية
في العصر الإسلامي

توطئة 82

المبحث الأول

أبعاد ظاهرة القرصنة في السواحل اليمنية ومراحل تطورها 84

أولاً- عوامل انتشار القرصنة البحرية: 84

ثانياً- تطور القرصنة البحرية في السواحل اليمنية: 87

المبحث الثاني

الأوضاع العامة للقراصنة في السواحل اليمنية 96

أولاً- نمط حياة القراصنة: 96

ثانياً- أساليب القراصنة في مهاجمة السفن: 97

ثالثاً- علاقة القراصنة بسكان المناطق التي يلجئون إليها: 98

رابعاً- جنسيات القراصنة ومواطنهم: 98

خامساً- سفن القراصنة وأسلحتهم: 100

المبحث الثالث

دور الدول الكبرى واليمن في محاربة القرصنة 102

أولاً- موقف الدول الكبرى من القرصنة: 102
ثانياً- أساليب حكام اليمن ودورهم في محاربة القرصنة: 104
الخاتمة 112
المـلاحـق 117
الخرائط 118
المصادر والمراجع 121
أولاً- المصادر: 121
ثانياً- المراجع العربية: 128
ثالثاً- المراجع المعربة: 131
رابعاً- الرسائل العلمية: 132
خـامساً- بحوث المجلات العلمية والمؤتمرات: 133
سادساً- المراجع الإنجليزية: 134
سابعاً- المواقع الإلكترونية: 134

Notes

[1←]

الرازي، محمد بن أبي بكر بن عبد القادر (ت: 660هـ/ 1261م)، مختار الصحاح، تحقيق: محمود خاطر، مكتبة لبنان ناشرون، بيروت، 1415هـ/ 1995م، ص560. وانظر: فردينان توتل، المنجد في الأدب والعلوم "معجم لأعلم الشرق والغرب"، المطبعة الكاثوليكية، بيروت، 1956م، ص410.

[2←]

أبو الفيض المرتضى محمّد بن محمّد بن عبد الرزّاق الحسيني (ت: 1205هـ/ 1790م)، تاج العروس من جواهر القاموس، ج18، تحقيق: مجموعة من المحققين، دار الهداية، (د. ت)، ص88.

[3←]

المنجد في اللغة والأدب والعلوم، ط5، المطبعة الكاثوليكية، بيروت، 1927م، ص620.

[4←]

تيمور، أحمد بن إسماعيل بن محمد (ت: 1348هـ)، معجم تيمور الكبير في الألفاظ العامية، ج5، تحقيق: دكتور حسين نصّار، دار الكتب والوثائق القومية، ط2، القاهرة، 1422هـ/ 2002م، ص113؛ مسعود، جبران، الرائد (معجم لغوي عصري)، ط2، دار العلم للملايين، بيروت، 1967م، ص1166؛ الباشا، محمد خليل، الكافي (معجم عربي حديث)، ط3، شركة المطبوعات للتوزيع والنشر، بيروت، 1994م، ص786؛ المعجم الوجيز، مطبعة: التربية والتعليم، القاهرة، 1425ه / 2004م، ص497؛ عبد الرحيم، الدكتور ف، معجم الدخيل في اللغة العربية الحديثة ولهجاتها، ج1، دار القلم، دمشق، 1432هـ/ 2011م، ص164.

[5←]

الإمام، محي الدين الدي رشاد، الموقع الاستراتيجي للعالم العربي وتأثيره في الملاحة العربية والدولية، بحث مقدم للندوة العلمية الخامسة عشر التي عقدت بمقر المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب في المدة من 23 - 25 ديسمبر 1985م، المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب، الرياض، 1990م، ص112.

[6←]

رينهارت بيتر آن (ت: 1300هـ)، تكملة المعاجم العربية، ج5، نقله إلى العربية وعلق عليه: ج 1 - 8: محمَّد سَليم النعَيمي، ج 9، 10: جمال الخياط، وزارة الثقافة والإعلام، بغداد، 1979 - 2000م، ص287؛ ج8، ص228.

[7←]

دوروثي دينيس فولو وجيمس إم. فولو، عصر الملاحة البحرية (سلسلة الحياة اليومية عبر التاريخ)، ترجمة: خلود الخطيب، مراجعة: سامر أبو هواش، ط1، مشروع كلمة، أبوظبي، 1433هـ/ 2012م، ص16.

[8←]

جرائم القراصنة... إرهاب في أعالي البحار، شبكة النبأ المعلوماتية،

.https://annabaa.org/arabic/violenceandterror/92

[9←]
أحمد مختار عبد الحميد عمر (ت: 1424هـ) بمساعدة فريق عمل، معجم اللغة العربية المعاصرة، ج3، عالم الكتب، 1429هـ/ 2008م، ص1798.

[10←]
ابن المجاور، جمال الدين أبو الفتح يوسف بن يعقوب، صفة بلاد اليمن ومكة وبعض الحجاز المسمى تاريخ المستبصر، اعتنى بتصحيحه: أوسكر لوفقرين، ط2، دار التنوير، بيروت، 1407هـ/ 1986م، ص140 - 141؛ الجندي، أبو عبدالله بهاء الدين محمد بن يوسف بن يعقوب، السلوك في طبقات العلماء والملوك، تحقيق: محمد بن علي الأكوع، مكتبة الإرشاد، ط2، ج2، 1416هـ/ 1995م، ص434؛ الشرجي، أبو العباس أحمد بن عبد اللطيف، طبقات الخواص أهل الصدق والإخلاص، دار المناهل، بيروت، 1406هـ/ 1986م، ص411.

[11←]
ابن حاتم، بدر الدين محمد بن حاتم اليامي الهمداني، السمط الغالي الثمن في أخبار الملوك من الغز باليمن، تحقيق: ركس سميث، لندن، 1974م، ص131؛ ابن بطوطة، أبو عبد الله محمد بن عبد الله اللواتي الطنجي، تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار المعروفة برحلة ابن بطوطة، قدم له وحققه: محمد عبد المنعم العريان، راجعه وأعدّ فهارسه: مصطفى القصاص، ط1، دار إحياء العلوم، بيروت، 1407هـ / 1987م، ص168.

[12←]
ابن حوقل، أبو القاسم بن حوقل النصيبي (ت: 367هـ/ 977م)، صورة الأرض، منشورات دار مكتبة الحياة، بيروت، 1992م، ص51.

[13←]
ابن الديبع، وجيه الدين أبو الضياء عبد الرحمن بن علي، الفضل المزيد على بغية المستفيد في أخبار مدينة زبيد، تحقيق: يوسف شلحد، دار العودة، بيروت، 1983م، ص300 - 301؛ مؤلف مجهول، أخبار أهل عُمان من أول إسلامهم إلى اختلاف كلمتهم، وهو الباب الثالث والثلاثون من كتاب كشف الغمة الجامع لأخبار الأمة، اعتنت بتصحيحه ووضع حواشيه: هـ.كلاين، دار الفضيلة للنشر والتوزيع والتصدير، القاهرة، 2003م، ص21.

[14←]
يقول عنهم الإدريسي بأنهم جنس من بلاد السند، وهم خلق عظيم حزب لأهل المنصورة، ولهم بوارج في البحر تقطع على مراكب المسلمين المجتازة إلى أرض الهند والصين وجدة والقلزم وغيرها كالشوانى في بحر الروم. انظر: المسعودي، أبو الحسن علي بن الحسين (ت: 346هـ/ 957م)، التنبيه والإشراف، عنى بمراجعته وتصحيحه: عبد الله إسماعيل الصاوي، دار الصاوي، القاهرة، (د. ت)، ص49.

[15←]

انظر: ابن خياط، أبو عمر خليفة بن خياط الليثي العصفري (ت: 240هـ/ 854م)، تاريخ خليفة بن خياط، تحقيق: د. أكرم ضياء العمري، ط2، دار القلم، مؤسسة الرسالة، دمشق، بيروت، 1397هـ، ص123، 125؛ البلاذري، أحمد بن يحيى بن جابر (ت: 279هـ/ 892م)، فتوح البلدان، ج3، تحقيق: عبد الله أنيس الطباع وعمر أنيس الطباع، دار النشر للجامعين، بيروت، 1957م، ص532، 539، 544، 624؛ ابن خرداذبة، أبو القاسم عبيد الله بن عبد الله (ت: 300هـ/ 912م)، المسالك والممالك، بيروت، دار صادر، 1889م، ص57؛ المسعودي، التنبيه والإشراف، ص49؛ البيروني، أبو ريحان محمد بن أحمد (ت: 439هـ/ 1047م)، الجماهر في معرفة الجواهر، ط3، عالم الكتب، بيروت، 1984م، ص48.

[16←]

مجهول المؤلف، تاريخ الدولة الرسولية في اليمن، تحقيق: عبدالله محمد الحبشي، مطبعة: الكاتب العربي، دمشق، 1405هـ / 1984م، ص214 - 215، 216 - 217، 218 - 219، 222، 224، 280.

[17←]

انفرد مؤلف كتاب: "تاريخ الدولة الرسولية" المجهول الهوية المتوفى سنة 840هـ / 1436م بذكر هؤلاء المجُورَّين، في حين لم نجد في أيٍّ من المصادر التي أرخت لتاريخ اليمن الإسلامي أي ذكر لهم، وهو ما جعلنا نتعجب من انفراده بذكر مثل هؤلاء.

[18←]

تاريخ الدولة الرسولية، ص214، حاشية رقم (6).

[19←]

عَدَنْ فرضة اليمن، ط2، مركز الشرعبي للطباعة والنشر، صنعاء، 2000م، ص162.

[20←]

زاهر رياض، تاريخ أثيوبيا، منشورات مكتبة الإنجلو المصرية، القاهرة، 1966م، ص76 - 77.

[21←]

رحلات ماركو بولو، ج3، ترجمة: إلى الإنجليزية: وليم مارسدن، ترجمه: إلى العربية: عبد العزيز جاويد، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1996م، ص81.

[22←]

تحفة النظار، ص168.

[23←]

سورة الكهف، آية (79).

[24←]

أبو الفداء إسماعيل بن عمر بن كثير القرشي الدمشقي (ت: 774 هـ)، تفسير القرآن العظيم، ج5، تحقيق: سامي بن محمد سلامة، ط2، دار طيبة للنشر والتوزيع، الرياض، 1420هـ/ 1999م، ص184.

[25←]
الصنعاني، عبد الرزاق بن همام المتوفى (ت: 211هـ)، تفسير عبد الرزاق الصنعاني، ج2، ط1، دار الكتب العلمية، (د. ت)، ص340؛ السيوطي، عبد الرحمن بن أبي بكر (ت: 911هـ)، الدر المنثور في التفسير بالماثور، ج9، تحقيق: مركز هجر للبحوث، دار هجر، القاهرة، 1424هـ/ 2003م، ص592.

[26←]
سورة الروم، آية (41).

[27←]
أبو جعفر محمد بن جرير (ت: 310هـ)، جامع البيان في تفسير القرآن للطبري، تحقيق: مكتب التحقيق بدار هجر، ط1، دار هجر، (د. ت)، ج15، ص329، 353 - 356؛ ج18، ص511 - 512.

[28←]
أولت العديد من الدراسات الحديثة اهتمام كبير بهذا الجريمة في محاولة لإثبات أن القرصنة البحرية تدخل ضمن الحرابة ومسميات السطو والسرقة وغيرها من صور الفساد وأخذ حقوق الناس باستخدام السلاح بأنواعه، حسب ما جاء في السنة النبوية والشريعة الإسلامية، وهو ما نراه فيه نوع من الصحة والواقع للتقارب الواضح بين الجريمتين وتركيز أحكام السنة النبوية عليها بشكل كبير جداً. للمزيد انظر: فيدو، حاشي عسبلي، جريمة القرصنة البحرية في الصومال وبعدها الأمني (دراسة تأصيلية مقارنة)، رسالة ماجستير، كلية الدراسات العليا، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 1433هـ/ 2012م، ص17 - 32؛ اليمني، محمد عبد العزيز سعد، القرصنة البحرية (دراسة فقهية مقارنة)، المجلة العربية للدراسات، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، مجلد (28)، العدد (55)، رجب 1433هـ - مايو/ يونيو 2012م، ص208 - 232؛ راضية، عيسات، القرصنة البحرية وانعكاساتها على الأمن البحري، رسالة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيري وزو، الجزائر، 2016م، ص20 وما بعدها.

[29←]
دوروثي دينيس فولو وجيمس إم. فولو، عصر الملاحة البحرية، ص360.

[30←]
الفينيقيون: .

[31←]
ماخوفسكي، ياتسيك، تاريخ القرصنة في العالم، ترجمة: د. أنور محمد إبراهيم، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 2008م، ص19.

[32←]
السيد عبد العزيز سالم، البحر الأحمر في التاريخ الإسلامي، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، 1993م، ص17.

[33←]

انظر: المقريزى، تقى الدين أحمد بن على (ت: 845هـ/ 1441م)، إمتاع الأسماع بما للنبى من الأحوال والأموال والحفدة والمتاع، ج2، تحقيق: محمد عبد الحميد النميسى، ط1، دار الكتب العلمية، بيروت، 1420هـ/ 1999م، ص45؛ ج10، ص63؛ الأندلسي، أبو الربيع سليمان بن موسى الكلاعي، الاكتفاء بما تضمنه من مغازي رسول الله والثلاثة الخلفاء، ج2، تحقيق: د. محمد كمال الدين عز الدين علي، ط1، عالم الكتب، بيروت، 1417هـ، ص260 - 261؛ ابن حزم، علي بن أحمد بن سعيد بن حزم الأندلسي الظاهري، جوامع السيرة وخمس رسائل أخرى لابن حزم، تحقيق: إحسان عباس، ط1، دار المعارف، القاهرة، 1900م، ص21.

[34←]

هو الصحابي الجليل علقمة بن مُجَزّزٍ بن الأعور بن جعدة بن معاذ بن عتوارة بن عمرو بن مدلج الكناني المدلجي (ت: 20هـ/ 640م)، أحد عمال النبي (ﷺ) على بعض سراياه، وكان رجلاً فيه دعابة، فيقال أنه أجج ناراً وقال لأصحابه: أليس طاعتي واجبة؟ قالوا: بلى. قال: فاقتحموا هذه النار. فقام رجل فاحتجز ليقتحمها، فضحك وقال: إنما كنت ألعب. فبلغ ذلك النبي (ﷺ) ذلك، فقال: "أما إذا فعلوها فلا تطيعوهم في معصية الله عز وجل". وعندما قتل في الحملة البحرية التي بعثها عمر بن الخطاب إلى الحبشة، رثاه جواس العذري، بقوله:

إن السلام وحسن كل تحية * تغدو على ابن مجزر وتروح

للمزيد انظر: ابن الأثير، عز الدين أبي الحسن علي بن محمد الجزري (630هـ/ 1232م)، أسد الغابة في معرفة الصحابة، ج4، تحقيق: عادل أحمد الرفاعي، ط1، دار إحياء التراث العربي، بيروت، 1417هـ/ 1996م، ص95 - 96.

[35←]

المقريزى، إمتاع الأسماع، ج2، ص45؛ ج10، ص63؛ الأندلسي، الاكتفاء، ج2، ص260 - 261.

[36←]

أبو زيد ولي الدين عبد الرحمن بن محمد الحضرمي الاشبيلي (ت: 808هـ/ 1405م)، ديوان المبتدأ والخبر في تاريخ العرب والبربر ومن عاصرهم من ذوي الشأن الأكبر، تحقيق: خليل شحادة، ط2، دتر الفكر، بيروت، 1408هـ/ 1988م، ص313.

[37←]

ابن كثير، أبو الفداء إسماعيل بن عمر القرشي الدمشقي (ت: 774هـ/ 1372م)، البداية والنهاية، ج7، حققه ودقق أصوله وعلق حواشيه: علي شيري، وقام بفهرسته: عبد الرحمن الشامي، ط1، دار إحياء التراث العربي، (د. ب)، 1408هـ/ 1988م، ص116.

[38←]

سيلان: جزيرة عظيمة بين الصين والهند، بها قرى ومدن كثيرة، وعدة ملوك لا يدين بعضهم لبعض، والبحر عندها يسمى شلاهط، ويجلب منها الأشياء العجيبة، وبها الصندل والسنبل والدارصيني والقرنفل والبقم وسائر العقاقير، وقد يوجد من العقاقير ما لا يوجد في غيرها، وقيل: بها معادن الجواهر، وبها كثيرة الخير. القزويني، زكريا بن محمد بن محمود (ت: 682هـ)، آثار البلاد وأخبار العباد، دار صادر، بيروت، (د. ت)، ص 83.

[39←]

انظر: البلاذري، فتوح البلدان، (3 / 534)؛ البيروني، الجماهر في معرفة الجواهر، (1 / 21).

[40←]

أبو عُبيَّة، طه عبد المقصود عبد الحميد، موجز عن الفتوحات الإسلامية، دار النشر للجامعات، القاهرة، (د. ت)، ص19.

[41←]

جزيرة قيس: ويقال لهاكيش، وتقع بحر عُمان بالقرب من مدينة هرمز. ياقوت الحموي، أبو عبد الله ياقوت بن عبد الله، معجم البلدان، ج2، دار الفكر، بيروت، (د. ت)، ص95.

[42←]

تاريخ خليفة بن خياط، ص123.

[43←]

ابن خياط، تاريخ خليفة بن خياط، ص125.

[44←]

الربيعي، عماد هادي علو، القوى البحرية والتجارة في الخليج العربي خلال العصر الإسلامي، دار الجنان للنشر والتوزيع، بيروت، 2017م، ص17 - 24.

[45←]

تاريخ خليفة بن خياط، ص125.

[46←]

الطالبي، عبد الحي بن فخر الدين بن عبد العلي الحسني (ت: 1341هـ)، الإعلام بمن في تاريخ الهند من الأعلام المسمى بـ (نزهة الخواطر وبهجة المسامع والنواظر)، دار ابن حزم، بيروت، 1420هـ/ 1999م، ص56؛ الزركلي، خير الدين بن محمود بن محمد بن علي بن فارس الدمشقي (ت: 1396هـ)، الأعلام، ج5، دار العلم للملايين، ط15، (د. ب)، أيار / مايو 2002م، ص71.

[47←]

Meshullam Ben manahem (1930) ,Itinerary of Rabbi meshullam ben menahem of 1481 (ed) Adler,in J T, (London) ,p.183

[48←]

سعاد ماهر، البحرية في مصر الإسلامية وآثارها الباقية، دار الكتاب العربي للطباعة والنشر، القاهرة، (د. ت)، ص71 وما بعدها.

[49←]

سليمان التاجر (ت: 237هـ/ 851م)، عجائب الدنيا وقياس البلدان، دراسة وتحقيق: د. سيف شاهين المريخي، ط1، مركز زايد للتراث والتاريخ، العين، 1426هـ/ 2005م، ص36 - 38.

[50←]

مقديشو: مدينة على ساحل البحر، أول بلاد الزنج في جنوب اليمن في برّ البربر. ياقوت الحموي، شهاب الدين أبو عبد الله ياقوت، معجم البلدان، ج5، دار صادر، بيروت، ص173؛ القزويني، آثار البلاد وأخبار العباد، ص62. وهي عاصمة دولة الصومال.

[51←]

ممباسا: ذكر ابن بطوطة باسم منبسي، ووصفها بأنها جزية كبيرة، وبها أشجار الموز والليمون والأترج، وأهلها شافعية المذهب. تحفة النظار، ج1، ص265. من أكبر مدن كينيا الساحلية على المحيط الهندي، وتعد الميناء الرئيس لها.

[52←]

سفالة: أرض واسعة في أفريقيا من بلاد الزنج الشرقية، تمتاز بجبالها ومعادنها المتنوعة التي كانت هدف تجار الهند وغيرهم ممن يفدون عليها. ابن الوردي، سراج الدين أبو حفص عمر بن المظفر (ت: 852هـ/ 1448م)، خريدة العجائب وفريدة الغرائب، تحقيق: أنور محمود زناتي، مكتبة الثقافة الإسلامية، ط1، القاهرة، 1428هـ/ 2008م، ص142 - 143.

[53←]

موزمبيق: أقليم في جنوب شرق أفريقيا. شرف، عبد العزيز طريح، المقدمات في الجغرافيا الطبيعية، مركز الإسكندرية للكتاب، الإسكندرية، (د. ت)، ص194، 230.

[54←]

مدغشقر: دولة وجزيرة في المحيط الهندي على بعد (385 كم) جنوب شرق الساحل الأفريقي، وتعد من أكبر الجزر المكونة لهذه البلد ورابعة كبريات جزر العالم من حيث المساحة، وتمتاز بخيراتها الزراعية التي تعد من أهم مقوماتها الاقتصادية. مصطفى أحمد أحمد وحسام الدين إبراهيم عثمان، الموسوعة الجغرافية، ج1، دار العلوم للنشر والتوزيع، القاهرة، 1425هـ/ 2004م، ص71.

[55←]

مجموعة عُمان وتاريخها البحري، ط2، (د. ن)، (د. ب)، 1423هـ/ 2002م، ص93 - 94؛ نقولا زيادة، الجغرافيا والرحلات، دار الكتاب اللبناني المصري، (د. ب)، 1987م، ص227؛ الخيرو، رمزية عبد الوهاب، تجارة الخليج العربي وآثارها في الحياة الاقتصادية، ط1، دار الشؤون الثقافية العامة، وزارة الثقافة والإعلام العراقية، بغداد، 1978م، ص86.

[56←]

الجاحظ، أبو عثمان عمرو بن بحر بن محبوب الكناني الليثي (ت: 255هـ/ 868م)، التبصرة بالتجارة في وصف ما يستظرف في البلدان من الأمتعة الرفيعة والأعلاق النفيسة والجواهر الثمينة، تحقيق: حسن حسني عبد الوهاب التونسي، ط3، مكتبة الخانجي، القاهرة، 1414هـ/ 1994م، ص32؛ شوقي عبد القوي عثمان، تجارة المحيط

الهندي في عصر السيادة الإسلامية (41 - 904ه/ 661 - 1498م)، سلسلة عالم المعرفة، العدد (151)، المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب، الكويت، 1990م، ص5، 6.

[57←]

أنور عبد العليم، الملاحة وعلوم البحار عند العرب، سلسلة عالم المعرفة، العدد (13)، المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب، الكويت، 1979م، ص18.

[58←]

انظر: الاصطخري، أبو إسحاق إبراهيم بن محمد الفارسي (ت: 346هـ/ 967م)، المسالك والممالك، الهيئة العامة لقصور الثقافة، القاهرة، (د. ت)، ص5، 16؛ ابن المنجم، إسحاق بن الحسين (ت. ق: 4هـ/ 10م)، آكام المرجان في ذكر المدائن المشهورة في كل مكان، ط1، عالم الكتب، بيروت، 1408هـ، ص47؛ مؤلف مجهول (ت. بعد: 372هـ/ 982م)، حدود العالم من المشرق إلى المغرب، محقق ومترجم الكتاب (عن الفارسية): السيد يوسف الهادي، الدار الثقافية للنشر، القاهرة، 1423ه، ص25؛ أبو الفداء، عماد الدين إسماعيل بن محمد بن عمر (ت: 732ه/ 1331م)، تقويم البلدان، مطبعة دار الطباعة السلطانية، باريس، 1840م، ص20.

[59←]

شهاب، حسن صالح، البعد الجغرافي للملاحة العربية في المحيط الهندي قبل القرن السادس عشر الميلادي، دراسة وتحليل لنصوص من قبل مؤلفات البحارة العرب، ط1، وزارة التراث القومي والثقافة، عُمان، 1415ه/ 1994م، ص21.

[60←]

أبو الحسن علي بن الحسين بن علي (ت: 346ه/ 957م)، مروج الذهب ومعادن الجوهر، ج1، تحقيق: محمد محيى الدين عبدالحميد، ط5، دار الفكر، بيروت، 1393ه/ 1973م، ص122.

[61←]

البكري، أبو عبيد عبد الله بن عبد العزيز بن محمد الأندلسي (ت: 487هـ/ 1094م)، المسالك والممالك، ج1، دار الغرب الإسلامي، (د. ب)، 1992م، ص195.

[62←]

شهاب، البعد الجغرافي للملاحة العربية في المحيط الهندي، ص23.

[63←]

العزيزي، الحسن بن أحمد المهلبي (ت: 380هـ/ 990م)، الكتاب العزيزي أو المسالك والممالك، جمعه وعلق عليه ووضع حواشيه: تيسير خلف، د. ب، د. ت، ص57؛ الادريسي، محمد بن محمد بن عبد الله بن إدريس الحسني الطالبي (ت: 560هـ/ 1164م)، نزهة المشتاق في اختراق الآفاق، ج1، ط1، عالم الكتب، بيروت، 1409هـ، ص93؛ شوقي عبد القوي عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص5.

[64←]

بزرك بن شهريار الناخذاة الرام هرمزي، عجائب الهند بره وبحره وجزايره، تحقيق: عبد الله محمد الحبشي، إصدارات المجمع الثقافي، أبو ظبي، 1241ه/ 2000م، ص86.

[65←]

عن هذه البحار التي تفرعت عن المحيط الهندي انظر: شهاب، البعد الجغرافي للملاحة العربية في المحيط الهندي، ص21 - 32.

[66←]

عُمان في التاريخ، دار أميل للنشر المحدودة، لندن، 1995م، ص16.

[67←]

الجوهري، يسري وآخرون، دراسات في جغرافية العالم الإسلامي، دار الجامعات المصرية، الإسكندرية، 1979م، ص209.

[68←]

مضيق هرمز: وهو المضيق أو الممر المائي الوحيد الذي يصل الخليج العربي بالبحر العربي والمحيط الهندي. عُمان في التاريخ، ص16.

[69←]

عُمان في التاريخ، ص15 - 16.

[70←]

ابن الفقيه الهمداني، أبو بكر أحمد بن محمد (ت: 290هـ/ 902م)، مختصر كتاب البلدان، ط1، دار إحيا التراث العربي، بيروت، 1408هـ/ 1988م، ص14 - 15.

[71←]

عُمان في التاريخ، ص16.

[72←]

انظر: الزوكه، محمد خميس، آسيا دراسة في الجغرافيا الإقليمية، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 1985م، ص493.

[73←]

الجنحاني، الحبيب، دور عُمان في نشاط التجارة العالمية خلال العصر الإسلامي الأول، مجلة المؤرخ العربي، العدد الثاني والعشرون، الأمانة العامة لاتحاد المؤرخين العرب، بغداد، 1402ه/ 1982م، ص17.

[74←]

ويلسون، أرنولد، تاريخ الخليج، ترجمة: محمد أمين عبد الله، مسقط، 1985م، ص314 - 323، 403.

[75←]
ظفار: مدينة عظيمة جميلة، محادة لبلاد اليمن، كانت مثلما يذكر المغربي قاعدة بلاد الشحر وفرضتها، يجلب إليها خيل العرب ومنها يحمل إلى بلاد الهند. انظر: المغربي، ابن سعيد، كتاب الجغرافيا، تحقيق: إسماعيل العربي، المكتب التجاري للطباعة والنشر، بيروت،1970م، ص102؛ فيليبس، وندل، تاريخ عُمان، ترجمة: محمد أحمد عبد الله، ط3، وزارة التراث القومي الثقافي، مسقط، 1409هـ/ 1989م، ص25.

[76←]
عُمان وتاريخها البحري، ط2، مسقط، 1423هـ/ 2002م، ص20 - 26.

[77←]
الغساني، عبد القادر، أرض اللبان في سلطنة عُمان، حصاد ندوة الدراسات العُمانية، المجلد الأول، وزارة التراث القومي والثقافة، مسقط، نوفمبر 1980م، ص223.

[78←]
ماركو بولو، رحلات ماركو بولو، ج3، ص46 - 47؛ فيليبس، تاريخ عُمان، ص25. وللمزيد من التفاصيل حول بعض السلع التي كانت تصدرها عُمان أو تقوم بدور الوسيط التجاري لها مع باقي دول العالم انظر: عُمان عبر التاريخ، ص317 - 319.

[79←]
الجاحظ، التبصرة بالتجارة، ص32.

[80←]
هايد.ج، تاريخ التجارة في الشرق الأدنى في العصور الوسطى، ج3، ترجمة: أحمد رضا، مراجعة: عز الدين خودة، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1994م، ص374. وانظر: الجنحاني، دور عُمان في نشاط التجارة العالمية، ص22 - 27.

[81←]
عجائب الهند، ص108.

[82←]
المسعودي، مروج الذهب، ج1، ص243؛ الطابور، عبد الله علي، جلفار عبر التاريخ، ط1، دبي، 1998م، ص212 - 213؛ عُمان في التاريخ، ص326 - 327.

[83←]
سفرين، تيم، الدور الذي ساهمت به عُمان في طريق الحرير البحرية، العوامل البشرية والتجارية والملاحية التي ساعدت على تحقيق هذا الانجاز البحري الكبير، حصاد الندوة الدولية لطرق الحرير بجامعة السلطان قابوس الفترة من 20 إلى 21 / 11 سنة 1990م، وزارة التراث القومي والثقافة، مسقط، 1412هـ/ 1991م، ص108 - 113.

[84←]
سمهرم: يعرف أيضاً بخوروري، وهو من الموانئ المعروفة التابعة لظفار، وكان مركزاً أدارياً لمنطقة اللبان، وميناء رئيسي لتصديره وغيره من السلع. الغساني، أرض اللبان في سلطنة عُمان، ص245 - 246.

[85←]
قلهات: مدينة عُمانية تقع على ساحل البحر، وإليها ترفا سفن الهند، وتعد من أشهر مدن عُمان وأحسنها، عامرة أهلة بالسكان، وهي فرضة بلاد عُمان على المحيط الهندي وبحر العرب. ياقوت الحموي، معجم البلدان، ج4، ص393.

[86←]
صحار: من أعمر مدن عُمان التي تطل على خليج عُمان، وأكثرها مالاً، لما كان بها من التجار والتجارة. ابن حوقل، صورة الأرض، ص44 وما بعدها.

[87←]
مسقط: مدينة عُمانية ساحلية تقع بين جبلين، في أخر بلاد عُمان من جهة الشرق، وترسو فيها السفن، لتستقي من أبارها العذبة. انظر: ابن السيرافي، أبو زيد الحسن، أخبار الهند والصين، باريس، 1845م، ص15-16؛ الحميري، الروض المعطار في خبر الأقطار، تحقيق: إحسان عباس، مكتبة لبنان، بيروت، 1984م، ص559.

[88←]
للمزيد من التفاصيل عن هذه المدن الساحلية والموانئ التي قامت على سواحل عُمان عبر التاريخ انظر: عُمان وتاريخها البحري، ص20 - 30؛ عُمان عبر التاريخ، ص16 - 34.

[89←]
تاريخ التجارة في الشرق الأدنى، ص374.

[90←]
هايد، تاريخ التجارة في الشرق الأدنى، ص374.

[91←]
عُمان وتاريخها البحري، ص26.

[92←]
عن أنواع هذه السفن والقوارب العُمانية والهندية التي استعملت في المحيط الهندي، انظر: ماركو بولو، رحلات ماركو بولو، ج3، ص11 - 14؛ عُمان وتاريخها البحري، ص338 - 352؛ شوقي عبد القوي عثمان، تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية، ص94 - 111.

[93←]
ابن السيرافي، أخبار الهند والصين، ص87 - 88.

[94←]
عُمان وتاريخها البحري، ص338- 352؛ شوقي عبد القوي عثمان، تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية، ص94 - 111.

[95←]
المسعودي، مروج الذهب، ج1، ص122.

[96←]
ماركو بولو، رحلات ماركو بولو، ج3، ص72.

[97←]
عُمان في التاريخ، ص317 - 319.

[98←]
السيابي، سالم بن حمود بن شامس، عُمان عبر التاريخ، المطبعة الشرقية، مسقط، 1421هـ/ 2001م، ص71، 96.

[99←]
ابن بطوطة، تحفة النظار، ص168، 620 - 621.

[100←]
السيابي، عُمان عبر التاريخ، ص71، 96.

[101←]
ابن السيرافي، أخبار الهند والصين، ص10، 22؛ ماركو بولو، رحلات ماركو بولو، ج3، ص30، 33 - 34، 39، 40، 69، 70 - 71، 72 - 73.

[102←]
ابن السيرافي، أخبار الهند والصين، ص25 - 26، 54؛ بزرك، عجائب الهند، ص152.

[103←]
عُمان وتاريخها البحري، ص32.

[104←]
تميزت عُمان بطول ساحلها الذي يقدر امتداده بحوالي 3165 كيلو متراً، يبدأ من أقصى الجنوب الشرقي حيث بحر العرب ومدخل المحيط الهندي، ويمتد إلى بحر عُمان وحتى ينتهي عند مسندم شمالاً. انظر: عُمان 2009/ 2010م، إصدار وزارة الإعلام، مسقط، 2010م، ص42.

[105←]
الندوي، محمد إسماعيل، تاريخ الصلات بين الهند والبلاد العربية، (د. ن)، بيروت، (د. ت)، ص166.

[106←]

ماركو بولو، رحلات ماركو بولو، ج3، ص87.

[107←]

ابن حوقل، صورة الأرض، ص51.

[108←]

أبو العباس أحمد بن علي، صبح الأعشى في صناعة الإنشا، شرحه وعلق عليه وقابل نصوصه: نبيل خالد الخطيب، ج3، دار الكتب العلمية، بيروت، 1407هـ/ 1987م، ص520، 524.

[109←]

انظر عن هذه الجزر: شهاب، البعد الجغرافي للملاحة العربية في المحيط الهندي، ص21 وما بعدها.

[110←]

ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص268؛ ماركو بولو، رحلات ماركو بولو، ج3، ص81.

[111←]

سُقطرى: جزيرة كبيرة في المحيط الهندي، تبعد حوالي 350 كيلو متراً عن قشن في المهرة القريبة من الحدود العُمانية، وتحيط بسقطرى من الغرب والجنوب الغربي عدد من الجزر، منها: عبد الكوري، وسمحة، ودرسة، وسمبوية. المقحفي، إبراهيم أحمد، معجم البلدان والقبائل اليمنية، ج1، المؤسسة الجامعية للدراسات، بيروت، 1422هـ/ 2002م، ص797.

[112←]

السيابي، عُمان عبر التاريخ، ص38 - 39.

[113←]

ابن حوقل، صورة الارض، ص51.

[114←]

ابن بطوطة، تحفة النظار، ص168، 571.

[115←]

ماركو بولو، رحلات ماركو بولو، ج3، ص70.

[116←]

ماركو بولو، رحلات ماركو بولو، ج3، ص70 - 71.

[117←]

ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص268.

[118←]

ابن بطوطة، تحفة النظار، ص571.

[119←]

تجارة المحيط الهندي، ص77.

[120←]

مالك بن فهم بن غانم بن دوس بن عدنان بن عبد الله بن زهران بن كعب بن الحارث بن عبد الله بن نصر بن الأزد، وهو أول من نزل عُمان من الأزد، وقيل بأنه عاش أيام نبي الله موسى بن عمران (عليه السلام)، وقد بلغ من قوته وجبروته أنه إذا أراد التنقل من بلد إلى آخر عبر البحر يأخذ أي سفينة يجدها مارة في طريقه ببحر عُمان، مع إجباره بحارتها على النزول عنها إلى الساحل مقابل سلامتهم، فيكونوا في حيرة من أمرهم إلى أين يتجهون بعد إنزالهم إلى الساحل كالغنم الضالة. انظر: السيابي، عُمان عبر التاريخ، ص70 - 71، 96. وانظر عنه: الزهراني، مرزوق بن هيّاس آل مرزوق، الجوس في المنسوب إلى دوس، ط1، (د. ن)، (د. ب)، 1434هـ/ 2013م، ص177.

[121←]

السيابي، عُمان عبر التاريخ، ص70 - 71، 96.

[122←]

شوقي عبد القوي عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص77 - 78.

[123←]

ابن حزم، علي بن أحمد بن سعيد بن حزم الأندلسي الظاهري (ت: 456هـ/ 1063م)، جمهرة أنساب العرب، تحقيق: لجنة من العلماء، ط1، دار الكتب العلمية، بيروت، 1403/ 1983م، ص384؛ ابن خلدون، ديوان المبتدأ والخبر، ج2، ص303.

[124←]

السيابي، عُمان عبر التاريخ، ص233؛ عُمان في التاريخ، ص109.

[125←]

دباء: بلدة تقع ما بين عُمان والبحرين. الحميري، الروض المعطار، ص232. وقد كانت سوقاً من أسواق العرب قديماً. الحموي، معجم البلدان، ج2، ص435.

[126←]

جُلفار: وهي رأس الخيمة حالياً، قال عنها ياقوت الحموي بأنها مدينة خصبة عامرة كثيرة الغنم والجبن والسمن، ومن أشهر قراها كلبا أوكلبة، وهي موضع من نواحي عُمان. معجم البلدان، ج2، ص154، 622؛ ج4، ص 476.

[127←]

السيابي، عُمان عبر التاريخ، ص37 - 38، 45، 69.

[128←]
السيابي، عُمان عبر التاريخ، ص97 - 98، 105، 107، 108، 144، 173.

[129←]
أبو القاسم عبيد الله بن عبد الله، المسالك والممالك، مطبعة بريل، ليدن، 1889م، ص60.

[130←]
البلدان، تحقيق: يوسف الهادي، عالم الكتب، بيروت، 1416هـ/ 1996م، ص67.

[131←]
ابن الفقيه الهمداني، البلدان، ص67.

[132←]
ابن حاتم، السمط الغالي الثمن، ص131.

[133←]
صورة الارض، ص51.

[134←]
ماركو بولو، رحلات ماركو بولو، ج3، ص81.

[135←]
ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص268.

[136←]
رحلات ماركو بولو، ج3، ص81.

[137←]
تحفة النظار، ص168.

[138←]
تحفة النظار، ص168.

[139←]
عجائب الهند، ص85.

[140←]

بحر الزنج: من أهم البحار المتفرعة عن البحر الأعظم (المحيط الهندي)، ويعد جزء من خليج عدن، وعن طريقه ربطت بلاد عُمان علاقاتها بالساحل الغربي لأفريقيا، وكان البحارة والربابنة العمانيين يقطعون هذا البحر في وقت قياسي عند سفرهم إلى أفريقيا، لما كان لهم من علم ودراية بطرقه ومسالكه. للمزيد من التفاصيل عن هذا البحر وحدوده انظر: شهاب، البعد الجغرافي للملاحة العربية في المحيط الهندي، ص21 - 23، 207 - 209.

[141←]
السمط الغالي الثمن، ص506 - 507.

[142←]
ابن حاتم، السمط الغالي الثمن، ص507.

[143←]
أحمد بن عبدالله، تاريخ حضرموت المعروف بـ: تاريخ شنبل، تحقيق: عبدالله محمد الحبشي، ط2، مكتبة صنعاء الأثرية، صنعاء، 1424هـ / 2003م، ص165.

[144←]
رحلات ماركو بولو، ج3، ص70.

[145←]
انظر: رحلات ماركو بولو، ج3، ص215، تعليقات المترجم رقم (2).

[146←]
ماركو بولو، رحلات ماركو بولو، ج3، ص70.

[147←]
ماركو بولو، رحلات ماركو بولو، ج3، ص72.

[148←]
شوقي عبد القوي عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص79.

[149←]
الندوي، تاريخ الصلات بين الهند والبلاد العربية، ص166.

[150←]
تحفة النظار، ص620 - 621.

[151←]
تحفة النظار، ص620.

[152←]

كلـة: جزيـرة في المحيط الهندي، وبها ميناء يحمل نفس الاسم، ويحمل أيضاً اسم كلة بار، ويقع على الساحل الغربي من شبه جزيرة الملايـو في ولاية كدة الحالية. عُمان في التاريخ، ص62، حاشية رقم (13).

[153←]

عجائب الهند، ص126.

[154←]

عجائب الهند، ص86.

[155←]

ابن بطوطة، تحفة النظار، ص604 - 605، 610.

[156←]

ماركو بولو، رحلات ماركو بولو، ج3، ص41.

[157←]

ابن بطوطة، تحفة النظار، ص604 - 605.

[158←]

عجائب الهند، ص86.

[159←]

شوقي عبد القوي عثمان، ص80 - 81.

[160←]

وجدت وثائق الجنيزة في منطقة مصر القديمة، وهي موزعة الآن بين مكتبات أوروبا وأمريكا، وأطلق عليها وثائق جنيـزة القاهـرة، وهي عبارة عن خطابات متبادلة بين التجار اليهود الذين عملـوا في البحر وذويـهم، ويرجع تاريخها بين القرنين الرابع والسابع الهجريين/ العاشر والثالث عشر الميلاديين، وقد كتبت غالبيتها باللغة العربية بالحروف العبرية، وهي تعكس لنا الحالة الاجتماعيـة والاقتصادية للشرق في تلك المـدة، وقـد نشـر بعضـها ولكن البعض الأخـر لم ينشر حتى الآن. انظر: الأشقـر، محمد عبد الغني، تجارة التوابل في مصر في العصر المملوكي، الهيئة العامة للكتاب، القاهرة، 1999م، ص21.

[161←]

شوقي عبد القوي عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص80 - 81.

[162←]

البيروني، أبو الريحان محمد بن أحمد (ت: 440هـ/ 1048م)، تحقيق ما للهند من مقولة مقبولة في العقل ومرذولة، ط2، بيروت، 1983م، ص148.

[163←]

الزوكة، آسيا، ص539.

[164←]

البيروني، تحقيق ما للهند، ص148.

[165←]

تقرير عن التاجر سليمان في وصف الجغرافيين العرب والأتراك والفرس لرحلاتهم البحرية في مناطق الشرق الأقصى، مج1، نسخة مترجمة عن الفرنسية، باريس، 1913م، ص36 - 37.

[166←]

بحر كردع ويقع بين الجزر الإندونيسية، وربما ما يعرف الآن ببحر جاوة حيث يسبقه في المسعودي بحر كلا (الملايو) وبعده بحر الصنف. انظر: شوقي عبد القوي عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص253، حاشية رقم (76).

[167←]

المسعودي، مروج الذهب، ص166.

[168←]

ابن بطوطة، تحفة النظار، ص571.

[169←]

راجا لقب ملك، وفيشالجاد أحد الحصون البحرية بالهند. شوقي عبد القوي عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص252، حاشية رقم (59).

[170←]

المرجع نفسه، ص79، نقلاً عن:

Mookerji, r. k, lndian Shipping, p. 143.

[171←]

ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص141- 142؛ ابن بطوطة، تحفة النظار، ص168؛ السيابي، عُمان عبر التاريخ، ص37 - 38، 45، 69.

[172←]

ماركو بولو، رحلات ماركو بولو، ج3، ص70.

[173←]

بزرك، عجائب الهند، ص86؛ ماركو بولو، رحلات ماركو بولو، ج3، ص41؛ ابن بطوطة، تحفة النظار، ص604 - 605.

[174←]
بزرك، عجائب الهند، ص126.

[175←]
ابن بطوطة، تحفة النظار، ص620 - 621.

[176←]
مجهول، تاريخ الدولة الرسولية، ص222؛ تقريـر عن التاجر سليمان، مج1، ص36 - 37.

[177←]
المسعودي، مروج الذهب، ص166.

[178←]
البيروني، تحقيق ما للهند من مقولة، ص148.

[179←]
السيابي، عُمان عبر التاريخ، ص37 - 38.

[180←]
ماركو بولو، رحلات ماركو بولو، ج3، ص81.

[181←]
تحفة النظار، ص571.

[182←]
تاريخ أثيوبيا، منشورات مكتبة الإنجلو المصرية، القاهرة، 1966م، ص76 - 77.

[183←]
تحفة النظار، ص168.

[184←]
تحفة النظار، ص168.

[185←]
ماركو بولو، رحلات ماركو بولو، ج3، ص81.

[186←]

ماركو بولو، رحلات ماركو بولو، ج3، ص80 - 81.

[187←]

تاريخ المستبصر، ص268.

[188←]

رحلات ماركو بولو، ج3، ص226.

[189←]

ابن بطوطة، تحفة النظار، ص604 - 605.

[190←]

ابن حاتم، السمط الغالي الثمن، ص506 - 507؛ ابن بطوطة، تحفة النظار، ص571.

[191←]

النخيلي، درويش محفوظ، السفن الإسلامية على حروف المعجم، جامعة الإسكندرية، الإسكندرية، 1974م، ص29؛ دهمان، محمد أحمد، معجم الألفاظ التاريخية في العصر المملوكي، دار الفكر المعاصر، دمشق، 1410هـ/ 1990م، ص107.

[192←]

مجهول، تاريخ الدولة الرسولية، ص218.

[193←]

تحفة النظار، ص620.

[194←]

شوقي عبد القوي عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص96، 257.

[195←]

السيابي، عُمان عبر التاريخ، ص 37 - 38.

[196←]

النخيلي، السفن الإسلامية، ص10.

[197←]

انظر: السيابي، عُمان عبر التاريخ، ص 37 - 38.

[198←]

شوقي عبد القوي عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص81.

[199←]
شوقي عبد القوي عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص102.

[200←]
المسعودي، مروج الذهب، ص166؛ مجهول، تاريخ الدولة الرسولية، ص218.

[201←]
شوقي عبد القوي عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص77.

[202←]
بزرك، عجائب الهند، ص126.

[203←]
السيابي، عُمان عبر التاريخ، ص233؛ عُمان في التاريخ، ص109.

[204←]
مؤلف مجهول، أخبار أهل عُمان، ص21.

[205←]
السيابي، عُمان عبر التاريخ، ص37 - 38، 45، 69.

[206←]
الزوارق: مجموعة من المراكب العُمانية، عرف منها: البدن، والبتل، والبقارة، والشاحوف، وعادة ما كانت هذه الزوارق تستخدم لصيد السمك، وللأعمال الحربية السريعة. عُمان في التاريخ، ص350.

[207←]
السيابي، عُمان عبر التاريخ، ص39.

[208←]
مجهول، أخبار أهل عُمان، ص21.

[209←]
السيابي، عُمان عبر التاريخ، ص39.

[210←]
السيابي، عُمان عبر التاريخ، ص51 - 52.

[211←]
السيابي، عُمان عبر التاريخ، ص54،50، 64.

[212←]
السيابي، عُمان عبر التاريخ، ص51.

[213←]
السيابي، عُمان عبر التاريخ، ص81، 84، 97 - 98.

[214←]
السيابي، عُمان عبر التاريخ، ص105، 107 - 108.

[215←]
السيابي، عُمان عبر التاريخ، ص144، 172 - 173.

[216←]
شوقي عبد القوي عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص102.

[217←]
مايلز. س. ب، الخليج وبلدانه وقبائله، (د. ن)، مسقط، 1403هـ/1982م، ص112- 113، 122 - 123، 124 .

[218←]
عجائب الهند، ص126.

[219←]
عن هذا الأسطول في عصر دولة اليعاربة ودولة البوسعيد، انظر: عُمان في التاريخ، ص 329 - 337.

[220←]
عُمان في التاريخ، ص79، نقـلاً عـن:

Mookerji, r. k, lndian Shipping, p. 143.

[221←]
الندوي، تاريخ الصلات بين الهند والبلاد العربية، ص166.

[222←]
تحفة النظار، ص605.

[223←]

بزرك، عجائب الهند، ص144، 152.

[224←]
تحفة النظار، ص563 - 564.

[225←]
للمزيد من التفاصيل عن هذه السفن الفخمة انظر: ابن بطوطة، تحفة النظار، ص576.

[226←]
ابن بطوطـة، تحفة النظار، ص168، 620 - 621.

[227←]
Water Field: SuItans of Aden , Jon Muray , London , 1968 , p . 52

[228←]
صبح الأعشى، ج3، ص520، 524.

[229←]
مجهول، تاريخ الدولة الرسولية، ص215، 217.

[230←]
تحفة النظار، ص168.

[231←]
تحفة النظار، ص571.

[232←]
مجهول، تاريخ الدولة الرسولية، ص224.

[233←]
ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص268.

[234←]
تم الحديث عن تلك الأسباب وبشكل أوسع عند الإشارة إلى أسباب انتشار القرصنة البحرية في السواحل العُمانية والمحيط الهندي في الفصل الثاني، مع إضافة بعض المعلومات بحكم طبيعة اليمن البحرية.

[235←]
لمزيـد من التفاصيل عن القرصنة في البحر الأحمر انظر: الأشقر، محمد عبد الغني، تجارة التوابل في مصر في العصر المملوكي، الهيئة العامة للكتاب، القاهرة، 1999م، ص40 - 59، 68 - 105.

[236←]
صبح الأعشى، ج3، ص520، 524.

[237←]
أبو الحسن محمد بن أحمد بن جبير، رحلة ابن جبير، دار الكتاب اللبناني، بيروت، (د. ت)، ص75.

[238←]
ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص141.

[239←]
سوف يتم الحديث بالتفصيل عن هذه السفن عند الحديث عن موقف اليمن من القرصنة في سواحلها.

[240←]
ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص141 - 142.

[241←]
ابن حاتم، السمط الغالي الثمن، ص131.

[242←]
هو الأتابك سيف الدين سنقر بن عبد الله المعزي، أحد الأتراك المملوكين للملك العزيز سيف الإسلام طغتكين بن أيوب أخو صلاح الدين الأيوبي، وكان شهماً شجاعاً اختلف مع الملك المعز إسماعيل بن طغتكين فهرب منه، ودارت بينهم العديد من المعارك، وقد توفى سنة 608هـ/1211م. ابن حاتم، السمط الغالي الثمن، ص79-134.

[243←]
ابن حاتم، السمط الغالي الثمن، ص131؛ تاريخ المستبصر، ص141.

[244←]
ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص142.

[245←]
ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص142.

[246←]
لقد أولى مؤسس هذه الدولة السلطان نور الدين عمر بن علي بن رسول (626 - 647هـ / 1228 - 1249م) اهتمام خاص بأمن البحار اليمنية وطرقها التجارية، لما كانت تعني له التجارة من شيئاً كبير، لاسيَّما أنه كان من كبار رجال التجارة والمال حتى قبل قيام دولته ومن بعد أن أقامها، إذ جنا من وراءها الأموال الطائلة التي مكنته من ترسيخ دعائم هذه الدولة. ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص147- 148. ومن الملاحظ أن ابنه السلطان المظفر (الأول) قد سعى أيضاً إلى محاربة القرصنة في السواحل اليمنية، خاصة أنه كان من أكثر المتضررين

منها، إذ عرف عنه اهتمامه بالتجار قبل توليه الحكم، لما تشير إليه المصادر من أنه تاجر بأنواع الحبوب، وكان يصدرها إلى مكة المكرمة في حياة والده وقبل توليه الحكم. الأشرف الرسولي، أبو العباس إسماعيل بن العباس، فاكهة الزمن ومفاكهة الآداب والفنن في أخبار من ملك اليمن على أثر التبابعة ملوك العصر والزمن، (الباب الخامس)، تحقيق: علي حسن معيلي، رسالة دكتوراه، جامعة تونس، تونس، 2005م، ص340. كما احتكر تجارة خشب الصندل، وكان المصدر الوحيد له إلى خارج اليمن عبر ميناء عدن بعد توليه الحكم. صبح الأعشى، ج2، ص103. واحتكر تجارة البضائع التي كانت تصل إلى ميناء عدن، مما كون لديه ثروة طائلة حسب وصف المصادر. رحلات ماركو بولو، ج3، ص92.

[247←]
انظر: ابن حاتم، السمط الغالي الثمن، ص506 - 507، 509.

[248←]
ماركو بولو، رحلات ماركو بولو، ج3، ص81.

[249←]
Hedy,W, Histoire du commerce du levant au moyen age, tome2, Leipzig,1925, pp34 - 36.

[250←]
الجندي، السلوك، ج2، ص424؛ الشرجي، طبقات الخواص، ص411.

[251←]
انظر: نور المعارف في نظم وقوانين وأعراف اليمن في العهد المظفري الوارف، ج1، تحقيق: محمد عبد الرحيم جازم، المعهد الفرنسي للآثار والعلوم الاجتماعية، صنعاء، 2003م، ص173، 176. والحاشية رقم (1375، 1376، 1377).

[252←]
ابن فضل الله العمري، شهاب الدين أحمد بن يحيى، مسالك الأبصار في ممالك الأمصار (القسم الخاص بمملكة اليمن)، حققه وقدم له: أيمن فؤاد سيد، دار الاعتصام، القاهرة، 1987م، ص56، 49.

[253←]
تحفة النظار، ص168.

[254←]
تحفة النظار، ص620 - 621.

[255←]
تحفة النظار، ص579، 620.

[256←]

مجهول، تاريخ الدولة الرسولية، ص214، 215، 216 - 217، 218 - 219، 222، 224 - 225.

[257←]

للمزيد من التفاصيل انظر: مجهول، تاريخ الدولة الرسولية، ص214، 215، 216 - 217، 218 - 219، 222، 224 - 225، 280، 290 - 291.

[258←]

ابن الديبع، الفضل المزيد، ص301.

[259←]

الشلي، محمد، السناء الباهر بتكميل النور السافر في أخبار القر العاشر، تحقيق: إبراهيم بن أحمد المقحفي، مكتبة الإرشاد، صنعاء، 1425هـ/ 2004م، ص10.

[260←]

ابن الديبع، الفضل المزيد، ص305 - 306.

[261←]

الطليـعة: نوع من السفن السريعة كالطراد. شهاب، حسن صالح، أضواء على تاريخ اليمن البحري، دار الفارابـي، بيروت، 1977م، ص273.

[262←]

ابن الديبع، الفضل المزيد، ص318، 323 - 324.

[263←]

الحُديدة: مدينة على ساحل البحر الأحمر من أعمال تهامة. بامخرمة، جمال الدين عبد الله الطيب بن عبد الله بن أحمد (ت: 947هـ/ 1540م)، النسبة إلى المواضع والبلدان، مركز الوثائق والبحوث، أبو ظبي، 1425هـ/ 20014م، ص215.

[264←]

باسنجلـة، عبد الله بن محمد بن أحمد، تاريخ الشحر المُسمى العقد الثمين الفاخر في تاريخ القرن العاشر، تحقيـق: عبد الله محمد الحبشي، مكتبة الإرشاد، صنعاء، 1428هـ / 2007م، ص55.

[265←]

ماركو بولو، رحلات ماركو بولو، ج3، ص81.

[266←]

تاريخ المستبصر، ص268.

[267←]
تاريخ المستبصر ، ص266، 268.

[268←]
مجهول، تاريخ الدولة الرسولية، ص222، 224 - 225.

[269←]
ابن بطوطة، تحفة النظار، ص168، 620.

[270←]
الجندي، السلوك، ج2، ص434؛ الشرجي، طبقات الخواص، ص411.

[271←]
ماركو بولو، رحلات ماركو بولو، ج3، ص81.

[272←]
ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص141- 142؛ ابن بطوطة، تحفة النظار، ص168؛ حوراني، جورج فضلو، العرب والملاحة في المحيط الهندي في العصور القديمة وأوائل القرون الوسطى، ترجمة: السيد يعقوب بكر، مطابع دار الكتاب العربي، القاهرة، 1985م، ص227 - 228.

[273←]
مجهول، تاريخ الدولة الرسولية، ص222.

[274←]
ماركو بولو، رحلات ماركو بولو، ج3، ص81.

[275←]
انظر فيما سبق الفصل الثاني عند الحديث عن جنسيات القراصنة الذين كانوا يجيبون المحيط الهندي وغيره.

[276←]
تحفة النظار ، ص620.

[277←]
شهاب، أضواء على تاريخ اليمن البحري، ص139.

[278←]
الطريدة: نوع من السفن كانت مخصصة لحمل الخيل، وتتسع لحوالي أربعين فرساً، وقد عرف عنها أنها كانت تفتح عادة من الخلف حتى يتسنى للخيل الصعود إلى ظهرها أو النزول منها إلى اليابسة، كذلك كانت تستخدم

لحمل المقاتلة والمؤن، إضافة إلى الناس. دهمان، معجم الألفاظ التاريخية، ص107. ونتيجة لما عرفت به الطراريد من قوة واتساع اتجه القراصنة إلى استخدامها عند مهاجمة السفن المارة في البحر أو عند التهريب.

[279←]
مجهول، تاريخ الدولة الرسولية، ص218.

[280←]
ياقوت الحموي، معجم البلدان، ج3، ص227.

[281←]
مجهول، تاريخ الدولة الرسولية، ص218.

[282←]
مجهول، تاريخ الدولة الرسولية، ص214، 224، 280.

[283←]
عيذاب: بلدة من مصر على ضفة البحر الأحمر، وهي مرسى المراكب القادمة من عدن إلى الصعيد. ياقوت الحموي، معجم البلدان، ج4، ص171.

[284←]
سواكن: جزيرة سودانية حسنة آهلة بالسكان على البحر الأحمر، وبها ميناء محاذي لميناء جدة. ابن الديبع، وجيه الدين أبو الضياء عبد الرحمن بن علي، قرة العيون بأخبار اليمن الميمون، حققه وعلق عليه:محمد بن علي الأكوع، ط2، المكتبة اليمنية الحوالية، صنعاء، 1409هـ / 1988م، ص198، حاشية رقم (1).

[285←]
الكارم: تنسب إلى الكارمية وهم فئة من كبار التجار اشتغلوا باحتكار تجارة الهند والشرق الأقصى وشرق أفريقيا في التوابل وما إليها من السلع الأخرى. انظر: الأشقر، تجارة التوابل في مصر، ص21 - 40.

[286←]
قوص: مدينة كبيرة في صعيد مصر، أهلها أصحاب ثراء واسع، وهي محط التجار القادمين من عدن ومعظمهم من أهل قوص، وتوصف بشدة حرّها. ياقوت الحموي، معجم البلدان، ج4، ص413.

[287←]
القلقشندي، صبح الأعشى، ج3، ص520، 524.

[288←]
وجدت وثائق الجنيزة في منطقة مصر القديمة، وهي موزعة الآن بين مكتبات أوروبا وأمريكا، وأطلق عليها وثائق جنيزة القاهرة، وهي عبارة عن خطابات متبادلة بين اليهود وذويهم، ويرجع تاريخها بين القرنين الرابع والسابع الهجريين / العاشر والثالث عشر الميلاديين، وقد كتبت غالبيتها باللغة العربية بالحروف العبرية وهي

تعكس لنا الحالة الاجتماعية والاقتصادية للشرق في تلك المدة، وقد نشر بعضها ولكن البعض الأخر لم ينشر حتى الآن. الأشقر، تجارة التوابل في مصر، ص21.

[289←]
الأشقر، تجارة التوابل في مصر، ص52 - 53، 54 - 55.

[290←]
لقد بـدل المماليك مجهوداً كبيراً للحد من خطر القراصنة في البحر الأحمر، خاصة بعد أن تضرر تجار الكارم في عموم البلاد العربية التابعة لسيطرة المماليك من أفعالهم. انظر: الأشقر، تجارة التوابل في مصر، ص88 - 105.

[291←]
يقول محمد بن علي الأكوع أن البرشـات جمع برشة وهي نوع من الآلة الحربية (السفن الحربية) المستعملة لذلك العصر. ابن الديبع، قرة العيون، ص454، حاشية رقم (1).

[292←]
الغراب: اسم يطلق على عدد من السفن منها الكبير ذو الشراع الواحد والصغير الذي تسيره المجاديف، وقد اشتهر كسفينة مقاتلة أيام مهاجمة البرتغاليين للسواحل اليمنية. شهاب، تاريخ اليمن البحري، ص269.

[293←]
انظر: ابن الديبع، الفضل المزيد، ص305، 306.

[294←]
ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص141.

[295←]
العبـادي، أحمد مختار، تاريخ البحرية الإسلاميـة في مصر والشام، ج1، مؤسسة شباب الجامعـة، الإسكندرية، 1993م، ص132- 133؛ النخيلـي، درويـش، السفن الإسلاميـة على حروف المعجـم، جامعة الإسكندريـة، الإسكندرية، 1974م، ص83 - 85.

[296←]
ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص141 - 142.

[297←]
المصدر نفسه، ص141 - 142.

[298←]
ابن حاتم، السمط الغالي الثمن، ص131.

[299←]
قَلْهات: مدينة بعُمان على ساحل البحر ترسي فيها أكثر سفن الهند، وهي لصاحب هرمز، وكانت عامرة آهلة، وأهلها كلهم خوارج اباضية. ياقوت الحموي، معجم البلدان، ج4، ص393.

[300←]
ابن حاتم، السمط الغالي الثمن، ص131.

[301←]
ابن حاتم، السمط الغالي الثمن، ص131.

[302←]
تاريخ المستبصر، ص141.

[303←]
ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص142.

[304←]
انظر: ابن حاتم، السمط الغالي الثمن، ص506 - 507، 509.

[305←]
نور المعارف، ج1، ص173.

[306←]
نور المعارف، ج1، ص176، والحواشي رقم (1375، 1376، 1377)

[307←]
ابن فضل الله العمري، مسالك الأبصار، ص49 ، 56.

[308←]
ابن بطوطة، تحفة النظار، ص168، 620 - 621.

[309←]
تورد لنا المصادر دور بعض أهالي المدن اليمنيـة الساحلية في محاربة عمليات القرصنة والتهريب التي كانت تقوم بها بعض الجماعات في عصر بني رسول، مثل أهالي مدينة الحديـدة الذين خرجوا سنة 838هـ/ 1434م إلى البحر للقيام بهذه المهمة التي أدت إلى القبض على عدد من المهربيـن في البحر وتسليمهم إلى عسكر السلطان الظـاهر. انظر: مجهول، تاريخ الدولة الرسولية، ص290- 291. في حين رفض بعض البحارة والتجار من أصحاب السفن الخضوع لرغبة القراصنة بتسليم ما معهم من أمـوال، فدخلوا معهم في معـارك شديدة ولقنوهم دروساً في المقاومة وعدم الاستسلام لردعهم وإيقافهم عند حدهم. الجندي، السلوك، ج2، ص434؛ الشرجي، طبقات الخواص، ص411.

[310←]

مجهول، تاريخ الدولة الرسولية، ص214، 290 - 291.

[311←]

مجهول، تاريخ الدولة الرسولية، ص224 - 225.

[312←]

مجهول، تاريخ الدولة الرسولية، ص222.

[313←]

مجهول، تاريخ الدولة الرسولية، ص214.

[314←]

مجهول، تاريخ الدولة الرسولية، ص215.

[315←]

مجهول، تاريخ الدولة الرسولية، ص215.

[316←]

مجهول، تاريخ الدولة الرسولية، ص215.

[317←]

مجهول، تاريخ الدولة الرسولية، ص216 - 217، 218.

[318←]

مجهول، تاريخ الدولة الرسولية، ص280.

[319←]

ابن الديبع، الفضل المزيد، ص301، 318، 323 - 324؛ باسنجلة، العقد الثمين الفاخر، ص55.